

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA VEŘEJNÉ EKONOMIKY

Ekonomické aspekty zajišťování městské hromadné dopravy dopravními podniky
ve vybraných městech

The Economic Aspects of Public Transport Providing by the Public Transport Companies
in Selected Cities

Student:

Bc. Jana Galušková

Vedoucí diplomové práce:

doc. Ing. Petr Tománek, CSc.

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra veřejné ekonomiky

Zadání diplomové práce

Student:

Bc. Jana Galušková

Studijní program:

N6202 Hospodářská politika a správa

Studijní obor:

6202T055 Veřejná ekonomika a správa

Specializace:

02 Veřejná ekonomika a správa

Téma:

Ekonomické aspekty zajišťování městské hromadné dopravy dopravními podniky ve vybraných městech

The Economic Aspects of Public Transport Providing by the Public Transport Companies in Selected Cities

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Financování dopravní obslužnosti
 3. Analýza hospodaření dopravních podniků
 4. Zhodnocení ekonomiky zajišťování městské hromadné dopravy dopravními podniky ve vybraných městech
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

PEKOVÁ, Jitka, Jaroslav PILNÝ a Marek JETMAR. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*. 3. přepracované vyd. Praha: ASPI, 2008. 712 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a. s., 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
ŽEMLIČKA, Zdeněk. *Doprava a přeprava*. 2. díl. Praha: NADATUR, spol. s r. o., 2010. 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí diplomové práce: **doc. Ing. Petr Tománek, CSc.**

Datum zadání: 23.11.2012

Datum odevzdání: 26.04.2013



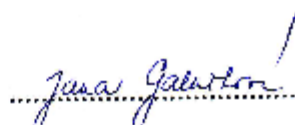
doc. Ing. Petr Tománek, CSc.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou práci, včetně všech příloh, vypracovala samostatně.

V Havířově dne 26. 4. 2013


Jana Galušková

Obsah

1	ÚVOD	3
2	FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI	5
2.1	Doprava jako veřejný statek a externalita.....	6
2.2	Teoretická východiska dopravní a municipální politiky	7
2.2.1	Dopravní politika.....	8
2.2.2	Municipální politika	9
2.3	Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy	15
2.4	Legislativní rámec dopravní obslužnosti.....	16
2.5	Plán dopravní obslužnosti.....	17
2.6	Integrované veřejné služby	18
2.7	Postup při zajišťování veřejných služeb	18
2.7.1	Podmínky provozování linkové osobní dopravy.....	18
2.7.2	Podmínky pro poskytování veřejných služeb.....	20
2.7.3	Povinnosti dopravce ve veřejné linkové dopravě.....	21
2.7.4	Způsob zadávání veřejných služeb.....	21
2.7.5	Kompenzace za veřejné služby	24
2.7.6	Dofinancování dopravní obslužnosti ze státního rozpočtu	25
2.7.7	Pravidla pro uplatnění jednotlivých právních norem	26
3	ANALÝZA HOSPODAŘENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ	27
3.1	Ekonomika podniku.....	27
3.2	Hospodaření dopravních podniků.....	29
3.2.1	Dopravní podnik města Olomouce, a. s.	29
3.2.2	Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.	33
3.2.3	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.	35
3.2.4	Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.	39
3.2.5	Dopravní podnik ČSAD Havířov a. s.....	42

3.2.6	Dopravní podnik města Pardubic a. s.	43
3.2.7	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.	46
3.2.8	Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s.	49
4	HODNOCENÍ EKONOMIKY ZAJIŠŤOVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY DOPRAVNÍMI PODNIKY VE VYBRANÝCH MĚSTECH.....	54
4.1	Provozní kritéria	54
4.1.1	Hustota dopravní sítě.....	55
4.1.2	Provozní délka linek.....	56
4.2	Výkonová kritéria	57
4.2.1	Přepravní výkony – přepravené osoby	57
4.2.2	Ujeté vozové a místové kilometry.....	58
4.3	Ekonomická kritéria	61
4.3.1	Kompenzace za veřejné služby	61
4.3.2	Tržby za městskou hromadnou dopravu	64
4.3.3	Tarify jízdného	64
4.3.4	Náklady z provozu městské hromadné dopravy	68
4.3.5	Výše kompenzace a ukazatel zadluženosti obcí.....	69
4.3.6	Celkové vyhodnocení ukazatelů.....	69
5	ZÁVĚR	71
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	73
	SEZNAM ZKRATEK	
	SEZNAM GRAFŮ	
	SEZNAM TABULEK	
	PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ DIPLOMOVÉ PRÁCE,	
	SEZNAM PŘÍLOH	

1 ÚVOD

Doprava byla vždy neodlučitelným prvkem života společnosti. Bez neustálé přepravy zboží, surovin a informací by moderní společnost dnes již nemohla existovat. Rovněž i mobilita osob je neodmyslitelnou součástí každého jedince. Lidé cestují z mnoha důvodů, dojíždějí za prací či na nákupy, důležitým faktorem mobility osob je také cestovní ruch. Doprava tak naplňuje potřeby lidí a plní významnou společenskou a ekonomickou funkci. Dříve byla hromadná doprava spíše nutností, díky obtížnějšímu přístupu obyvatel k osobním automobilům. Dnes se do popředí zájmu dostávají hlediska ekonomická a především hlediska ekologická. Přestože v posledních letech je zaznamenán výrazný nárůst individuální automobilové dopravy, zejména díky pohodlí, nezávislosti a dostupnosti, veřejná hromadná doprava v České republice má stále nezanedbatelné místo.

Tématem diplomové práce jsou Ekonomické aspekty zajišťování městské hromadné dopravy dopravními podniky ve vybraných městech. Veřejná hromadná doprava, nebo na území města také městská hromadná doprava, pro kterou se vžila obecně užívaná zkratka MHD, je systém dopravy osob hromadnými prostředky, autobusy, trolejbusy, tramvajemi či metrem. MHD jako součást dopravy ve městě, má jednu z rozhodujících úloh v životě města. Zabezpečuje přepravu nejen na území města, ale i do těch sousedních obcí, kde si to život města vyžaduje. Správné řešení dopravy jako celku a především správné, účelné a rychlé přemísťování obyvatel a návštěvníků města hromadnými dopravními prostředky, má dalekosáhlý význam pro život města a národní hospodářství.

Cílem diplomové práce je vymezit základní aspekty financování MHD, popsat principy zajišťování dopravní obslužnosti a provést srovnávací analýzu vybraných ukazatelů hospodaření sledovaných subjektů.

Předpokladem je, že města vydávají v poměru ke svým daňovým příjmům stejnou částku na dopravní obslužnost, že existuje ucelený a jednotný přístup k přidělování kompenzačních dotací vzhledem k vykázaným kilometrům, a že ceny jsou systematicky stanovovány na základě minimálně několika stejných kritérií, například efektivity vybraného jízdného.

Zajišťování dopravní obslužnosti se má řídit nastavenou dopravní politikou vyžadující vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí. V této oblasti by měly panovat určité zákonitosti, obecná pravidla a metodiky za účelem efektivního vynakládání disponibilních finančních prostředků, fungující cenová politika, zohledňování ekonomicko-přepravních vztahů či dostatečná dopravní obslužnost podle stanovených kritérií.

K nalezení a objasnění poznatků a zákonitostí a dosažení vytyčeného cíle jsou použity 4 základní metody řešení problému. Mezi tyto metody patří srovnávání, analogie, analýza a syntéza. Metodou srovnávání jsou zjišťovány shodné a rozdílné stránky u vybraných dopravních podniků. Práce sleduje výši dotací, která je poskytována dopravním podnikům jako kompenzace prokazatelné ztráty, která jim z provozování MHD vzniká, porovnává provozní a věcné ukazatele – počet a délku provozovaných linek, počet a průměrné stáří vozů, přepravní výkony, tržby, náklady a výnosy. O metodu srovnávání se opírá další metoda – analogie. Analogií jednotlivých činitelů zkoumaných podniků se posuzuje, zda jsou si podniky blízké i v jiných dalších aspektech své činnosti. Stěžejní metodou je provedení analýzy a následné syntézy vybraných ukazatelů hospodaření sledovaných subjektů. Pomocí vztahové analýzy je zjišťována závislost nákladů na složení a počtu obyvatel, úhradu kompenzace v závislosti na počtu cestujících apod.

Práce je rozdělena do pěti kapitol včetně úvodu a závěru. Vlastní téma je zpracováno ve třech kapitolách. První kapitola seznamuje čtenáře se základními pojmy vztahujícími se k oblasti veřejné dopravy. Vymezuje legislativní rámec dopravní obslužnosti a současně popisuje postup při zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících.

Druhá kapitola se konkrétně věnuje osmi dopravním podnikům, které zajišťují MHD ve městech České Budějovice, Pardubice, Havířov, Zlín, Liberec, Ústí nad Labem, Olomouc a Hradec Králové. Každý z těchto podniků je postupně stručně charakterizován a následně je provedena analýza jejich hospodaření.

Obsah třetí kapitoly tvoří stěžejní část diplomové práce. V jejím úvodu jsou představena kritéria, která byla zvolena pro vzájemné srovnávání dopravních podniků. Následuje samotná komparace analyzovaných dat včetně zhodnocení ekonomiky zajišťování MHD dopravními podniky ve vybraných městech. K tomuto vyhodnocení jsou využity informace z výročních zpráv jednotlivých podniků. Závěr práce shrnuje dosažené poznatky a dílčí závěry k jednotlivým kapitolám.

Informace k této problematice byly čerpány zejména z platné legislativy, odborné literatury, výročních zpráv a internetových zdrojů, především z oficiálních internetových stránek dopravních podniků, Českého statistického úřadu a Ministerstva dopravy České republiky.

2 FINANCOVÁNÍ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI

MHD je v ČR zajišťována na území 112 měst.¹ Je specifickým druhem osobní přepravy a je závislá na objednavce veřejné služby. Tržby z provozování této činnosti zpravidla nestačí k pokrytí vynaložených nákladů a tam, kde není zabezpečena návratnost vložených prostředků, tam se soukromý dopravce z vlastního zájmu neobjeví. Z toho důvodu se veřejná doprava neobejde bez využití veřejných prostředků poskytovaných prostřednictvím veřejných rozpočtů různých vládních úrovní, konkrétně MHD je financována z rozpočtů příslušných měst v rámci závazku veřejné služby k zabezpečení dopravní obslužnosti území.

Pojem dopravní obslužnost byl poprvé definován zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě a č. 266/1994 Sb., o drahách, tato definice však byla velmi obecná a financování autobusové dopravy se stalo předmětem sporů mezi státem reprezentovaným okresními úřady a obcemi, zejména venkovskými, které nebyly schopny finančně se podílet na úhradě ztrát dopravců.²

V roce 2003 přešla kompetence zajišťování dopravní obslužnosti z okresních úřadů na kraje, které získaly významnou pravomoc stanovovat rozsah dopravní obslužnosti na svém území. Od roku 2005 na základě novelizace zákona č. 243/2000 Sb., o rozpočtovém určení daní, kdy došlo k navýšení procentního podílu krajů z 3,1 % na 8,92 % u výnosů vybraných daní, mohou kraje samy rozhodovat o autobusové veřejné dopravě na svém území, bez účelové dotace státu. A od této doby je financování dopravní obslužnosti svěřeno rozpočtům krajů a obcí.

V souvislosti s právními změnami v oblasti zajišťování dopravní obslužnosti se od roku 2010 věnuje této problematice nový zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Nově tak zákon definuje dopravní obslužnost jako „...zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu“.³

¹ Příloha č. 1 obsahuje seznam měst, na jejichž území je MHD provozována, města jsou seřazena dle jednotlivých krajů. Zdroj IDOS. *Jízdní řády*. [online]. 2013 [cit. 2013-01-03]. Dostupné z <http://jizdnirady.idnes.cz/praha/spojeni/?mhd=1>

² MACELA, Miloslav. Dopravní obslužnost kraje. *Deník veřejné správy*. [online]. 2003 [cit. 2013-01-05]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=5434004>

³ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

2.1 Doprava jako veřejný statek a externalita

Není pochyb o tom, že doprava má v naší ekonomice nezanedbatelné místo, důkazem tohoto tvrzení je fakt, že sektor dopravy se na tvorbě hrubého domácího produktu ČR podílí cca 10 %.⁴ Dopravu cestujících v rámci větších měst, zpravidla přesahující počet obyvatel 10 000, zabezpečuje MHD. U obcí majících nižší počet obyvatel se dopravní požadavky v rámci obce uspokojují formou místní dopravy, která jimi prochází.⁵

Veřejnou hromadnou dopravu zajišťuje pro obyvatelstvo veřejný sektor na neziskovém principu a lze ji nazývat veřejným statkem, třebaže svým charakterem neodpovídá nerivalitnímu statku. Nerivalitní statek je nezmenšitelný ve spotřebě, z čehož vyplývá, že další spotřebitel nezmenšuje množství statku zbývajících pro ty ostatní.⁶ Spotřeba u hromadné dopravy je nerivalitní do naplnění kapacity dopravního prostředku. Aby byl statek veřejným statkem, postačující podmínkou je jeho nevylučitelnost ze spotřeby, tzn., že není možné zabránit jiným subjektům v jejich spotřebě. MHD patří v podstatě mezi smíšené veřejné statky a to z důvodů, že na jejím financování se ve značné míře podílí rozpočet příslušného města, které formou dotací poskytuje finanční prostředky příslušnému provozovateli.⁷

Doprava s sebou přináší vedle společenských přínosů i společenské náklady jak soukromé zahrnující finanční částky na provoz vozidel či na jízdní doklady, tak externí. „Externí náklady neboli externality představují společenské náklady, které neprocházejí trhem, jejich původce za ně neplatí, a tudíž dopadají na jiné subjekty, než jsou ty přímo provozující či spotřebovávající dopravu.“⁸ Hlavními negativními externími efekty z dopravy jsou hluk, znečištění ovzduší a vod, dopravní nehody a kongesce, emise skleníkových plynů spolu s fragmentací ekosystémů a urbánních oblastí. S tím, jak narůstá výkon dopravy, narůstají i negativní následky dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí. Z tohoto důvodu je stále více věnována pozornost možnostem, jak snížit negativní vlivy dopravy. Státní správa a samospráva svými opatřeními ovlivňuje strukturu a objem dopravy a tím přispívá k její regulaci.⁹ Všechny náklady dopravy je potřeba kvantifikovat, aby regulační orgán mohl určit přesnou výši sazeb daní či výši dotací pro internalizaci externalit. Internalizací externalit je myšleno přenesení externích nákladů na jejich původce. Ekonomická teorie hovoří o dvou

⁴ MDČR. Statistika dopravy. *Ročenky dopravy*. [online]. 2011[cit. 2013-01-06]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/rocenka/htm_cz/cz11_213000.html

⁵ ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Str. 98

⁶ HOLMAN, R., *Mikroekonomie. Středně pokročilý kurz. 2. Vydání*. Str. 526-527

⁷ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru, 3. přepracované vydání*. Str. 513

⁸ BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Str. 51

⁹ BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, H. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Str. 52

přístupech k řešení externalit: soukromé – liberální a veřejné. Soukromé řešení vychází z poznatku, že nedostatečně definovaná vlastnická práva umožňují porušení tohoto práva a vedou k neefektivnosti. Jsou-li vlastnická práva právním systémem jasně a dostatečně definována, automaticky jsou všechny náklady a přínosy spojené s jejich užíváním soukromé. To však v mnoha případech v reálném světě není technicky realizovatelné z důvodu vysokých transakčních nákladů při velkém počtu účastníků. Zastánci tohoto řešení vycházejí z tzv. **Coaseho teorému**, který říká, „že externality vedou k neefektivní alokaci zdrojů, pokud jsou transakční náklady nulové a vlastnická práva jsou dobře definovaná a vynutitelná. Potom veškeré projevy ekonomické neefektivnosti budou korigovány vyjednáváním mezi postiženými stranami, protože obě strany – producent a konzument externality – budou motivováni k nalezení vzájemně prospěšného obchodu čili k internalizaci externality“.¹⁰ Coaseho teorém se však ukázal být příliš optimistickým vzhledem k tomu, že se lidé nechovají vždy racionálně a v případě většího počtu vyjednávajících je splnění podmínky nulových transakčních nákladů téměř nereálné.

Druhým, tzv. veřejným řešením, které dokáže potlačit externality je zavedení **Pigouovy daně** nebo dotace. Pigouovy daně jsou daně uvalené ve výši odpovídající rozdílu mezi soukromými a společenskými mezními náklady, který vyjadřuje výši externích nákladů. Rovněž tento přístup k externalitám je problematický. Stanovení a výběr „pigouovských“ daní je velmi nákladné. Je možné využít místo nich jiných nástrojů, např. emisních standardů. „Výše sazby environmentální daně by se měla rovnat výši mezní environmentální škody a měla by být aplikována bezprostředně na způsobenou škodu. Například škody z motorového vozidla na znečištění ovzduší by měly být zpoplatněny daněmi, jejichž sazba se mění s množstvím emitovaných emisí a podle času a místa vzniku emise“.¹¹

2.2 Teoretická východiska dopravní a municipální politiky

V dopravní politice si stát udržuje vliv nad dopravní soustavou a jejím rozvojem, ovšem na druhé straně, stát nesmí nijak narušovat konkurenční prostředí či znemožňovat podnikatelskou aktivitu danou obecným mechanismem.¹² Předmět municipální politiky zahrnuje oblast, která se soustřeďuje na občany měst a obcí, municipální politika je zabezpečována územní samosprávou prostřednictvím zvolených zastupitelstev, ti svými opatřeními řeší problémy obce a přispívají k rozvoji a zvyšování kvality života svých obyvatel

¹⁰ BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Str. 53

¹¹ BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Str. 54

¹² SUROVEC, Pavel. *Provoz a ekonomika silniční dopravy II*. Str. 9

a atraktivitě svého města.¹³ Ve spolupráci se státem, územní samospráva zajišťuje funkční dopravní infrastrukturu a udržitelný, dostupný a cenově přijatelný systém městské dopravy, včetně řízení dopravy a zavádění systémů integrované dopravy. Předpokladem udržitelného systému dopravy ve městě je jeho sladění s požadavky na využití území pro bydlení, s ohledem na ochranu životního prostředí i na veřejné prostranství.

2.2.1 Dopravní politika

Dopravní politika státu v oblasti zajištění dopravy ve *veřejném zájmu* má zásadní význam pro udržení veřejné dopravy a tím, kromě poskytování této veřejné služby, i pro zlepšení životního prostředí poškozenou nadměrnou individuální dopravou. Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 byla schválena usnesením vlády ČR dne 13. července 2005. Dopravní politika stanovuje, co musí stát učinit s ohledem na mezinárodní legislativu a smlouvy a co učinit může s ohledem na finanční zdroje. Krom jiného se tato přijatá dopravní politika zaměřuje na zlepšení podmínek pro dopravní obslužnost regionů. V této souvislosti by veřejná doprava měla účelně využívat zdroje na daném území, měla by odpovídat dlouhodobé společenské poptávce na zajištění dopravní obslužnosti daného území, měla by vykazovat dlouhodobou stabilitu a efektivnost a v neposlední řadě by měla vykazovat snižující dopady na životní prostředí.¹⁴

Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 vymezuje tři základní důvody pro existenci osobní hromadné dopravy:

- *sociální rozměr* - zajištění základní dopravní obslužnosti do škol, úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení, do zaměstnání apod. Zachování trvalého osídlení ve venkovské krajině a zajištění dopravy bez ohledu na její konkurenceschopnost vůči individuální dopravě;
- *nedostatečná kapacita silniční infrastruktury* - individuální doprava klade značné nároky na kapacitu silniční infrastruktury a zvětšováním kapacity infrastruktury se problém nevyřeší;
- *ekologický rozměr* - snaha o trvale udržitelný rozvoj a potřeba konkurenceschopné hromadné dopravy.

Základním cílem dopravní politiky ČR je realizace svobody trvale udržitelné mobility osob a zboží jako naplnění požadavku Listiny základních práv a svobod a požadavku

¹³ PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 11-12

¹⁴ MDČR. Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013[online]. 2005 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm

svobodného obchodu. Dalšími cíli jsou: harmonizace podmínek všech dopravců jednotlivých dopravních oborů na přepravním trhu, dokončení transformace dopravní soustavy ČR, podpora veřejné dopravy před individuální, zlepšování mobility občanů se sníženou schopností pohybu apod.

V oblasti veřejné hromadné přepravy osob je hlavním úkolem dopravní politiky:

- podporování zavádění systému IDS¹⁵,
- stanovení metodiky pro zajišťování dopravní obslužnosti,
- podporování konkurenčního prostředí ve veřejné dopravě osob
- a vytvoření kvalitního informačního systému.¹⁶

*„Veřejná hromadná doprava osob se v žádné vyspělé zemi neobejde bez veřejné podpory. Smlouvy o závazcích veřejné služby jsou uzavírány v případech, kdy není možné zajistit požadovanou obsluhu území na komerčním základě a kdy je provozování veřejné dopravy ve veřejném zájmu. Veřejné finance umožňují existenci veřejné dopravy jako funkční sítě. Tyto finance však musejí být využívány efektivně. Lze je poskytovat pouze dopravci, který je schopen nabízet služby ve stanovené kvalitě a tyto služby garantovat. Vhodné zásahy do dělby přepravní práce mezi druhy dopravy se mohou provádět pouze v souladu s pravidly hospodářské soutěže a rovného přístupu na trh. Uzavírání krátkodobých smluv o závazcích veřejné služby omezuje možnosti obnovy vozidlového parku ve veřejné osobní dopravě“.*¹⁷

2.2.2 Municipální politika

Prvořadou úlohou municipální politiky státu je zabezpečit pro své občany celou řadu veřejných statků a služeb ať již prostřednictvím svých neziskových organizací nebo jinými způsoby, při respektování požadavku maximální hospodárnosti a efektivnosti.¹⁸

Hlavní funkcí obcí a měst je zajistit samosprávu a služby občanům žijícím na jejich území. Samospráva je zabezpečována pomocí zvolených zastupitelstev oprávněných svobodně rozhodovat o místních záležitostech s ohledem na hodnoty a potřeby občanů. Tímto rozhodovacím procesem jsou vytvářeny a uskutečňovány municipální politiky, které reagují na problémy rozvoje různých oblastí života města či obce a snaží se vhodnými opatřeními tyto záležitosti řešit. Municipální politiku lze tedy chápat jako činnost, která se vztahuje k určitému souboru problémů týkajících se rozvoje obcí či měst. Jedná se o rozhodování

¹⁵ Integrovaný dopravní systém

¹⁶ Usnesení vlády ČR č. 882/2005 k Dopravní politice České republiky pro léta 2005-2013, str. 35

¹⁷ Usnesení vlády ČR č. 882/2005 k Dopravní politice České republiky pro léta 2005-2013, str. 13

¹⁸ PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 17

politických autorit o tvorbě a realizaci dlouhodobých záměrů činností k dosažení vytyčených cílů rozvoje.¹⁹

V širší souvislosti by územní samospráva měla vytvářet podmínky pro sociálně ekonomický rozvoj daného území. Mezi smíšené veřejné statky patří i MHD, neboť na jejím financování se významně podílí rozpočet příslušného města v podobě dotací, které rozpočet města poskytuje příslušnému provozovateli – dopravnímu podniku. Dotace na MHD z obecných rozpočtů se soustřeďuje nejen na úhradu provozních nákladů, ale také na nákup nových moderních dopravních prostředků, jejichž cena stále stoupá. Veřejné prostředky umožňují samu existenci veřejné hromadné dopravy osob, protože při neexistenci dotací veřejné dopravě z veřejných rozpočtů by tato doprava nepochybně zanikla.

Mezi nástroje, které usnadňují či umožňují tvorbu, vyhodnocování a realizaci municipálních politik, patří zejména strategický plán rozvoje obce, rozpočtový výhled a *rozpočet obce*. Vedle toho jsou na úrovni obcí využívány další nástroje, které umožňují řídit rozvoj obce, jedná se o obecně závazné předpisy vydávané obcí, nástroje územního plánování, plán prodeje majetku, plán investic obce či cenovou mapu stavebních pozemků.²⁰

Rozpočet územního samosprávného celku

Finanční hospodaření územních samosprávných celků (obcí) se řídí jejich rozpočtem a rozpočtovým výhledem. Územní rozpočet je finančním plánem, programem, peněžním fondem, ve kterém se soustřeďují jak příjmy, které obec získá na základě jejich přerozdělení v rozpočtové soustavě, tak příjmy generované jejich vlastní činností, a ty se rozdělují a používají na financování veřejných a smíšených statků prostřednictvím veřejného sektoru územní samosprávy, nebo prostřednictvím soukromého sektoru. Při zpracování ročního rozpočtu se vychází z rozpočtového výhledu. *Rozpočtový výhled* je pomocným nástrojem, sloužícím pro střednědobé finanční plánování rozvoje jeho hospodářství. Sestavuje se na základě uzavřených smluvních vztahů a přijatých závazků zpravidla na 2-5 let následujících po roce, na který se sestavuje roční rozpočet. Obsahem rozpočtového výhledu jsou základní údaje o příjmech a výdajích, zejména o dlouhodobějších závazcích a pohledávkách, o finančních zdrojích a potřebách dlouhodobě realizovaných záměrů. Jeho sestavování je povinné.²¹

¹⁹ PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 27-30

²⁰ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*, 3. přepracované vydání. Str. 262-265

²¹ PAŘÍZKOVÁ, Ivana. *Finance územní samosprávy*. Str. 58-59

Rozpočet obce se sestavuje ve dvojím průřezu a to je běžný a kapitálový rozpočet. Oddělení běžného hospodaření od hospodaření investičního (dlouhodobého) umožňuje přehledně analyzovat, na co jsou vynakládány daňové i nedaňové příjmy, umožňuje analyzovat nutnost využívání návratných příjmů na financování investic a únosnou výši dluhové služby. *Běžný rozpočet* je bilance běžných příjmů a běžných výdajů, z nichž většina se každoročně opakuje. Běžnými příjmy se financují neinvestiční potřeby prostřednictvím běžných, neinvestičních výdajů.²² **Běžné příjmy** zahrnují:

a) *příjmy daňové*, které v rozpočtech obcí tvoří významný podíl v příjmech jejich rozpočtů. Pro obecní rozpočty jsou nejdůležitější dvě daně a to daň z příjmů fyzických osob, ta v celkovém objemu obecních rozpočtů představuje více než polovinu celkových daňových příjmů a daň z nemovitostí, jejíž výnos pro rozpočet obce znamená zhruba 10 % celkových příjmů. Daň z příjmů představuje formu *sdílené daně*, tj. podílu na dani z příjmu, kdy do rozpočtu obce plyne zákonem předem stanovené procento z celkového výnosu této daně. Jako další příklad sdílené daně lze uvést daň z přidané hodnoty, kdy z celostátního výnosu daně plyne do rozpočtu obce pouze 20,83 %²³. Zákon o rozpočtovém určení výnosu daní či rozpočtová pravidla, vymezují tzv. daňové určení, tzn., určují druhy daní, vybírané podle celostátně platných daňových zákonů, jejichž výnos plyne přímo do rozpočtů obcí. Jsou to tzv. *svěřené daně*. Mezi tyto daně v současné době patří například daň z nemovitosti nebo daň z příjmu právnických osob placená obcemi. Vedle těchto daní jsou příjmem rozpočtů obcí i tzv. *místní poplatky*, které jsou předepsány zákonem o místních poplatcích, avšak mají charakter místních daní. Tyto poplatky si spravují a vybírají obce samy. Místní poplatky²⁴ nepředstavují velký příjem obcí, v průměru nepřesahují 2 % z celkových příjmů místních rozpočtů v ČR. Poslední skupinu tvoří *správní poplatky*, jedná se o poplatky podle zákona o správních poplatcích za správní úkony, které obce vykonávají v rámci přenesené působnosti;

b) *příjmy nedaňové* zahrnují *uživatelské poplatky*, ty se využívají u smíšených veřejných statků. Uživatelský poplatek představuje cenu za spotřebu měrné jednotky veřejných statků, které využívá obyvatelstvo. Nejčastěji se využívají za odvoz odpadů, za dodávky pitné vody,

²² PROVAZNÍKOVÁ, R. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 67

²³ Platí pro období 2013-2015, zdroj MFČR. *Schéma rozdělení RUD*. [online]. 2013[cit. 2013-02-28]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbcr/mfcr/Schema_RUD_2013-2015.pdf

²⁴ Předmětem místních poplatků jsou poplatek ze psů, poplatek za lázeňský nebo rekreační pobyt, poplatek za užívání veřejného prostranství, poplatek ze vstupného, poplatek z ubytovací kapacity, poplatek za povolení vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí města, poplatek za provozovaný výherní hrací přístroj, poplatek za provoz systému shromažďování, sběru, přepravy, třídění, využívání a odstraňování komunálních odpadů a poplatek za zhodnocení stavebního pozemku možností jeho napojení na stavbu vodovodu nebo kanalizace.

za čištění odpadních vod, za sportovní, rekreační aj. služby, za parkování apod. Mezi nedaňové příjmy řadíme i *příjmy z pronájmu obecního majetku, příjmy od vlastních neziskových organizací, zisk z podnikání* a ostatní;

c) *přijaté transfery* představují *běžné dotace ze státního rozpočtu*. Jelikož obce nejsou zcela finančně soběstačné, potřebují dodatečné finanční prostředky z rozpočtové soustavy, zejména ze státního rozpočtu. Vzhledem k tomu, že obce v rámci přenesené působnosti zajišťují úkoly, jejichž zabezpečení na ně poručníckým způsobem přenáší stát na základě různých zákonů, musí na jejich financování dostat finanční prostředky ze státního rozpočtu. Obce mohou získávat i *účelové dotace ze státních fondů* a *dotace ze strukturálních fondů* dle stanovených podmínek EU;

d) *ostatní běžné příjmy* prezentují přijaté dary, výnosy ze sbírek, sankce apod.²⁵

Příjmy, které se vztahují na financování investičních potřeb, které přesahují období jednoho rozpočtového roku, se zachycují v *kapitálovém rozpočtu*. Tyto **kapitálové příjmy** jsou zpravidla jednorázové a neopakovatelné. Jsou to nenávratné příjmy, např. příjmy z prodeje obecního majetku, dary do územních rozpočtů, investiční dotace z rozpočtové soustavy, návratné příjmy při čerpání investičního úvěru apod.²⁶

Běžné výdaje slouží k financování běžných, pravidelně se opakujících potřeb v příslušném roce. Jedná se zejména o opakující se provozní výdaje rozpočtovým a příspěvkovým organizacím, které obce zřizují pro zajištění veřejných statků. Běžné výdaje rozpočtů obcí tvoří: závazky vyplývající pro obec z plnění povinností uložených jí zákony, výdaje na všeobecné veřejné služby (veřejná správa apod.), výdaje na zajištění veřejného pořádku (policie, hasiči), výdaje na komunální služby, zajištění dopravní obslužnosti, výdaje na vlastní činnost obce v její samostatné působnosti, zejména výdaje spojené s péčí o vlastní majetek a jeho rozvoj, ostatní běžné výdaje v podobě placených pokut, placené úroky z přijatých půjček a úvěrů a jiné výdaje uskutečněné v rámci působnosti obce.²⁷

Kapitálové výdaje slouží k financování dlouhodobých investičních potřeb, které zasahují do více rozpočtových období, obvykle bývají jednorázové a neopakují se pravidelně.²⁸

Příjmy a výdaje veřejných rozpočtů člení rozpočtová skladba. Jde o systematickou, jednotnou a přehlednou klasifikaci příjmů a výdajů z různých hledisek. Rozpočtová skladba je

²⁵ PAŘÍZKOVÁ, Ivana. *Finance územní samosprávy*. Str. 76-108

²⁶ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru, 3. přepracované vydání*. Str. 223

²⁷ PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 67

²⁸ PAŘÍZKOVÁ, Ivana. *Finance územní samosprávy*. Str. 111

upravena vyhláškou Ministerstva financí č. 323/2002 Sb., o rozpočtové skladbě, ve znění pozdějších předpisů a využívá třídění odpovědnostní, druhové, odvětvové a konsolidační.

a) *Odpovědnostní třídění* je pro obce (kraje) nepovinné. Toto třídění je použito pouze u státního rozpočtu. Rozděluje státní rozpočet (SR) do kapitol vyjadřující odpovědnost správců kapitol, tzn. managementu ministerstev a ústředních orgánů za hospodaření s rozpočtovými prostředky. Obsahuje 40 kapitol SR.

b) Naproti tomu *druhové třídění* je základní a je v celé rozpočtové soustavě povinné. Třídí peněžní operace do tří základních okruhů: příjmů, výdajů a financování. Využívá čtyřmístný číselný kód, který umožňuje odlišit rozpočtové třídy, seskupení položek, podseskupení položek a položky příjmů a výdajů. Příjmové operace se třídí do čtyř tříd: daňové příjmy, nedaňové příjmy, kapitálové příjmy a přijaté dotace. Výdajové operace se třídí do 5. a 6. třídy opět s podrobnějším členěním uvnitř každé třídy: běžné a kapitálové výdaje. Zvláštní postavení má 8. třída financování. Vyjadřuje, jakým způsobem jsou příjmové a výdajové operace financovány. Člení se na financování z tuzemska a financování ze zahraničí a zahrnuje i opravné položky.

c) Významné je i *odvětvové třídění*. Vychází z účelu, na které se vynakládají finanční prostředky z rozpočtu v souvislosti se zajišťováním potřeb. Výdaje se dělí do skupin: zemědělství a lesní hospodářství, průmyslová a ostatní odvětví hospodářství, služby pro obyvatelstvo, sociální věci a politika zaměstnanosti, bezpečnost státu a právní ochrana a poslední skupinou je všeobecná veřejná správa a služby. U odvětvového třídění se opět využívá čtyřmístný číselný kód, který umožňuje odlišit skupiny, oddíly, pododdíly a paragrafy.

d) *Konsolidační třídění* umožňuje vyloučení peněžních převodů mezi fondy a rozpočtem, převodů mezi zřizovatelem a organizační složkou a mezi veřejnými rozpočty různých úrovní. Konsolidace vyloučí duplicity na základě interních transferů mezi fondy a provede korekci příjmů a výdajů.²⁹

Nová funkce obcí, postavení a jejich právně zaručená samostatnost a suverenita, včetně možnosti samostatně nakládat s finančním a nemovitým majetkem, motivovala obce k nebývalému rozvoji podnikavosti. Rozvojové potřeby obcí a snaha o nápravu špatné infrastruktury byly tak náročné, že na jejich financování nepostačily běžné příjmy, a obce přistoupily k řešení této situace půjčkami na kapitálových trzích. Obce v ČR v posledních letech hospodaří s deficitem, které se projevují v nárůstu zadlužení. Mezi zdroje, které obce

²⁹ PEKOVÁ, J., PILNÝ, J., JETMAR, M. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru*, 3. přepracované vydání. Str. 241-247

využívají k financování dluhu, patří bankovní úvěry od peněžních ústavů, výnosy emitovaných komunálních dluhopisů a návratné finanční výpomoci a půjčky ze SR a ze státních fondů (Státní fond životního prostředí, Státní fond rozvoje bydlení).³⁰

Dle informací Ministerstva financí, v současné době převládají zejména úvěry. Úvěry, které obce přijímají, směřují zejména na rekonstrukci a výstavbu technické infrastruktury (kanalizace, vodovody, čistírny odpadních vod, místní komunikace), rekonstrukci a zateplování školských zařízení. Komunální dluhopisy mohou být emitovány buď komerčními bankami, nebo přímo městy a obcemi pouze za účelem poskytnutí úvěru. Za jejich splacení ručí město nebo obce celým svým majetkem. V roce 2011 emisi komunálních dluhopisů vykazuje pouze hlavní město Praha (9,4 mld. Kč) a statutární města Ostrava (2,6 mld. Kč) a Liberec (2 mld. Kč). Z uvedených údajů v tabulce č. 2.1 vyplývá, že zatímco u obcí narůstá výše objemu úvěrů, objem přijatých finančních výpomocí vykazuje v posledních letech klesající trend. Pro srovnání úvěry v roce 2001 kryly zhruba 47 % celkového dluhu obcí, o 10 let později kryjí téměř 74 %. Přijaté finanční výpomoci po pětileté stagnaci poklesly na 7,6 % (2010), resp. 7,5 % v roce 2011. V roce 2011 vykázalo zadluženost 3 089 obcí z celkového počtu 6 246 obcí.³¹

Tabulka 2.1 Vývoj a struktura zadluženosti obcí ČR v letech 2001-2011 (v mld. Kč)

Ukazatel	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Úvěry	22,6	27,3	35,2	38,5	43,7	47,1	46,7	47,4	55,8	59,9	60,9
Komunální dluhopisy	13,3	15,9	21,7	23,9	23,5	22,9	22,6	22,7	14,7	15,8	14
Přijaté návratné fin.výpomoci a ost.dluhy	12,4	12,6	13,5	12,4	11,8	10,9	9,9	10	10,1	7,6	7,5
Celkem	48,3	55,8	70,4	74,8	79	80,9	79,2	80,1	80,6	83,3	82,4

Zdroj: oficiální internetové stránky Ministerstva financí ČR, Státní závěrečný účet za rok 2011

Zadluženost obcí se dá posuzovat z několika hledisek a kritérií. Z těch základních je to celková zadluženost obce a zadluženost na jednoho obyvatele, dále pak ukazatel dluhové služby. První dva ukazatele jsou spíše kvantitativního charakteru, ukazují výši dluhu, zatímco ukazatel *dluhové služby* je spíš kvalitativního druhu, ukazuje totiž schopnost obce splácet své dluhy. Ukazatel dluhové služby je dán procentem a vyjadřuje podíl splátek jistiny včetně úroků k vybraným příjmům obce za dané období. Ministerstvo financí při projednávání situace v zadluženosti obcí, stanovilo jako kritickou hranici překročení ukazatele dluhové služby ve výši 30 %. Od roku 2008 sleduje ministerstvo dluh obcí na základě monitoringu hospodaření obcí. Zároveň je sledován podíl cizích zdrojů k celkovým aktivům, obce, jejichž ukazatel celkové likvidity (schopnost obce dostat svým krátkodobým závazkům) bude

³⁰ PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 191-193

³¹ MFČR. *Zadluženost územních rozpočtů v roce 2011*. [online]. 2013[cit. 2013-02-28]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/zadluzenost_uzem_sprav_celku_71005.html

v intervalu $<0;1>$ a zároveň podíl jejich cizích zdrojů k celkovým aktivům bude vyšší než 25 % včetně, budou osloveny Ministerstvem financí a požádány o zdůvodnění neuspokojivého stavu a o stanovisko zastupitelstva obce.³²

Problematicke zadlužování obcí v souvislosti s výší poskytované dotace na zajištění dopravní obslužnosti jednotlivými obcemi bude krátce věnována pozornost v kapitole č. 4.

2.3 Základní pojmy v oblasti veřejné dopravy

Tato podkapitola objasňuje základní pojmy, na které se váže téma práce. Definice těchto pojmů jsou obsaženy v § 2 zákona 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů a v článku 2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007.

Městská hromadná doprava je charakterizována jako činnost spjatá s hromadným přemísťováním osob na vymezeném území měst, organizována systémem linek a městských zastávek za použití autobusových, tramvajových, trolejbusových, popř. lanových vozidel.³³ Je ovšem třeba upozornit na skutečnost, že ačkoliv, je MHD termín historicky běžně užívaný odbornou i laickou veřejností, zákon, kterým se řídí, jej nezná. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, definuje městskou autobusovou dopravu jako veřejnou linkovou dopravu, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb města a jeho příměstských oblastí.

Linková osobní doprava je pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Veřejná linková doprava je formou linkové osobní dopravy.

Dopravní obslužnost se rozumí zabezpečení dopravy pro všechny dny v týdnu především do škol a školských zařízení, k orgánům veřejné moci, do zaměstnání, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a k uspokojení kulturních, rekreačních a společenských potřeb, včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu.

Veřejná přeprava cestujících znamená služby v přepravě cestujících obecného hospodářského zájmu, které jsou veřejnosti nabízeny nediskriminačním způsobem a nepřetržitě.

Integrované veřejné služby definuje nařízení (ES) č. 1370/2007 jako vzájemně propojené dopravní služby ve vymezené územní oblasti, které mají jednotnou informační službu, jednotný systém jízdného a jednotný jízdní řád.

³² PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe*. Str. 199; 201-202

³³ ŽEMLIČKA, Z. *Doprava a přeprava, 2. díl*. Str. 91

Závazkem veřejné služby je označován požadavek, který vymezí nebo stanoví příslušný orgán k zajištění veřejné služby v přepravě cestujících v obecném zájmu, který by provozovatel na základě svých vlastních obchodních zájmů bez odměny nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

Kompenzací za veřejné služby se rozumí jakákoli výhoda, zejména finanční, kterou přímo nebo nepřímo poskytne příslušný orgán z veřejných zdrojů během období provádění závazku veřejné služby nebo v souvislosti s tímto obdobím.

2.4 Legislativní rámec dopravní obslužnosti

Problematika dopravní obslužnosti v rámci Evropské unie je právně upravena v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. 10. 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (nařízení (ES) č. 1370/2007) a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70. V souladu s tímto nařízením byly v ČR provedeny právní změny. V zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů byla zrušena ustanovení závazky veřejné služby, dopravní obslužnost a prokazatelná ztráta. Zároveň bylo zrušeno nařízení vlády č. 493/2004 Sb., kterým se upravuje prokazatelná ztráta ve veřejné linkové dopravě.

Adaptaci českého právního řádu na nařízení (ES) č. 1370/2007 zajišťuje zákon č. 199/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, který nabyl účinnosti dnem 1. července 2010. Předmětem tohoto zákona je stanovení postupu státu, krajů a obcí při zajišťování dopravní obslužnosti.

Současně byly vydány nové prováděcí předpisy, a to vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace a vyhláška č. 297/2010 Sb., o stanovení vzoru formuláře pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících.

Ustanovení v návaznosti na novou úpravu veřejných služeb v přepravě cestujících mění nebo ruší vybraná ustanovení zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů, ve kterých byla do doby účinnosti zákona obsažena úprava problematiky dopravní obslužnosti a závazků veřejné služby v oblasti silniční dopravy. V zákoně byly zrušeny pojmy veřejný zájem a dopravní obslužnost, rozlišování dopravní obslužnosti na základní dopravní obslužnost a na tzv. ostatní dopravní obslužnost, rovněž tak je zrušena možnost objednatelé vázat udělení licence silničnímu dopravci na povinnost převzít provozování i méně lukrativní linky. Výraznou změnou je změna, která ukládá provozovateli povinnost postoupit i jízdní řád

městské autobusové dopravy do Celostátního informačního systému o jízdních řádech, který vede pro potřeby veřejnosti MDČR. Zákon rovněž ruší ustanovení, které upravovalo závazky veřejné služby a prokazatelnou ztrátu vzniklou dopravci plněním závazků veřejné služby.³⁴ Nově je stanovena povinnost pro MDČR a kraje sestavit plán dopravní obslužnosti. Dále v souvislosti s těmito změnami vyvstala nutnost provést i změny v oblasti výkazů, zpracování dat, informačních toků a to především v souvislosti s dokumentací pro nabídkové řízení, finanční modely a výpočet kompenzace. Další významnou změnou je požadavek na zajištění technické a provozní propojitelnosti systémů elektronického odbavení cestujících, obsažený v nařízení vlády č. 295/2010 Sb., o stanovení požadavků a postupů pro zajištění propojitelnosti elektronických systémů plateb s odbavením cestujících.

2.5 Plán dopravní obslužnosti

Kraj zajišťuje dopravní obslužnost ve svém územním obvodu a se souhlasem jiného kraje v jeho územním obvodu. Vedle kraje zajišťuje dopravní obslužnost na svém územním obvodu rovněž obec a to nad rámec dopravní obslužnosti kraje. Povinnost zajistit územní obslužnost je tedy vždy vázána na územní princip. Obec je oprávněna ve výjimečných případech zajišťovat dopravní obslužnost i mimo její územní obvod a to tehdy, pokud je to ve prospěch občanů obce.

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů zavádí do právního řádu nový institut – plán dopravní obslužnosti území. Ten má být nástrojem pro hospodárné a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dle zákona musí MDČR a kraje vytvořit plán minimálně na 5 let dopředu a tento plán zveřejnit způsobem umožňujícím dálkový přístup³⁵. Plán musí dle zákona obsahovat:

- a) popis zajišťovaných veřejných služeb v přepravě cestujících,
- b) předpokládaný rozsah poskytované kompenzace,
- c) časový harmonogram uzavírání smluv o veřejných službách a postup při uzavírání těchto smluv,
- d) harmonogram a způsob integrace, pokud se stát a kraje podílejí na organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících.

Povinnost sestavovat plán dopravní obslužnosti se nevztahuje na obce. Bylo by přínosné, kdyby i obce, a zejména města, která provozují MHD, tuto povinnost měla.

³⁴ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Komentář. Str. 104

³⁵ Prostřednictvím internetové prezentace zpracovatele plánu.

2.6 Integrované veřejné služby

Kraje a obce mohou samostatně nebo společně založit právnickou osobu (organizátora) pro plnění úkolů při zřizování a organizaci integrovaných veřejných služeb v přepravě cestujících. Zákon vymezuje dvě působnosti organizátora:

- a) organizátor je právnickou osobou, která zřizuje a organizuje integrované služby a to svým jménem a na vlastní zodpovědnost;
- b) organizátor dopravy může být rovněž pověřen, aby jménem kraje nebo obce uzavíral smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci. Organizátor sám neprovozuje veřejnou linkovou dopravu.³⁶

Kraj i obec může využít ustanovení zákona č. 129/2000 Sb., o krajích, resp. zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, které výslovně zakotvují, že kraj nebo obec mohou pro výkon samostatné působnosti zakládat a zřizovat právnické osoby a organizační složky kraje nebo obce. Ustanovení výše citovaných zákonů umožňuje zajišťování dopravní obslužnosti přenést na právnickou osobu založenou nebo organizační složku zřízenou krajem nebo obcí s výjimkou dvou působností v oblasti integrovaných služeb a uzavírání smluv o veřejných službách.³⁷

2.7 Postup při zajišťování veřejných služeb

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů umožňuje krajům a obcím dva způsoby zajišťování dopravní obslužnosti. V prvním případě kraj či obec poskytuje přepravní služby *přímo v postavení dopravce*. Druhou možností je zajištění dopravní obslužnosti *smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících*, které kraje či obce uzavírají s dopravci.

2.7.1 Podmínky provozování linkové osobní dopravy

Zákon o silniční dopravě stanovuje základní podmínky provozování silniční dopravy pro cizí potřeby, kterými jsou

- a) usazení,
- b) dobrá pověst,
- c) finanční způsobilost,
- d) odborná způsobilost.

³⁶ Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů

³⁷ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Komentář. Str. 12

Podmínka *usazení* je splněna, pokud má dopravce v ČR sídlo s prostorami, v nichž uchovává svou klíčovou podnikovou dokumentaci; poté, co je mu udělena koncese, má k dispozici jedno nebo více vozidel (vlastních, pronajatých), které jsou registrovány v ČR; účinně a nepřetržitě vykonává svou činnost týkající se vozidel, které má k dispozici, v provozovně umístěné v ČR, a to s příslušným technickým vybavením a zařízením.

Dobrou pověst má osoba, která je bezúhonná podle živnostenského zákona, pokud dobrou pověst neztratila rozhodnutím dopravního úřadu.

Finanční způsobilost prokazuje dopravce na základě ročních účetních závěrek, které ověřil auditor nebo jiná řádně oprávněná osoba (daňový nebo účetní poradce). Dopravce musí prokázat, že každým rokem disponuje kapitálem a rezervami ve výši nejméně 9 000 EUR, je-li používáno jediné vozidlo, a 5 000 EUR na každé další užívané vozidlo. Tyto částky se přepočítávají na Kč na základě měnových kurzů zveřejněných v Úředním věstníku Evropské unie. Přepočet na rok 2013 činí 225 720 Kč pro jedno vozidlo a 125 400 Kč³⁸ pro každé další vozidlo. Dalšími možnostmi prokázání finanční způsobilosti jsou bankovní záruka nebo pojištění, včetně pojištění odpovědnosti za škodu při výkonu povolání.

Odborná způsobilost se prokazuje písemnou zkouškou skládající se z testu a případové studie a je realizována v elektronické podobě. Zkoušku provádí dopravní úřad příslušný podle místa trvalého pobytu žadatele.

Provozovat linkovou osobní dopravu může právnická nebo fyzická osoba, zapsaná v obchodním rejstříku, na základě platné licence k provozování linkové osobní dopravy. Licenci vydává příslušný dopravní úřad na základě žádosti dopravce. Žádost o udělení licence musí obsahovat:

- a) formu linkové osobní dopravy, včetně, zda jde o městskou, vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu;
- b) trasu linky, včetně zastávek pro nástup a výstup, jejich úplné názvy a určení výchozí a cílové zastávky a informaci o časovém rozložení spojů linky.

Správní poplatek za vydání licence k provozování vnitrostátní linkové dopravy činí 300 Kč za každou vnitrokrajskou linku a linku městské autobusové dopravy a 500 Kč za každou mezikrajskou linku.³⁹

Dopravní úřad má právo odejmout licenci, jestliže držitel licence neplnil stanovené podmínky např., pokud nezačal provozovat linkovou osobní dopravu na základě udělené

³⁸ Oficiální internetové stránky Jihočeského kraje. *Aktuální informace pro dopravce*. [online]. 2012. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1242&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1242&par[lang]=CS)

³⁹ Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

licence, dále pak jestliže o odejmutí licence sám požádal nebo pokud závažným způsobem porušil povinnosti plynoucí ze zákona. Licence pozbývá platnosti uplynutím doby, na kterou byla udělena, zánikem koncese nebo povolení či dnem zániku právnické osoby, která je držitelem licence.

Primární podmínkou, jež musí být splněna pro udělení licence je povinnost dopravce vlastnit koncesi, kterou vydává živnostenský úřad.⁴⁰

2.7.2 Podmínky pro poskytování veřejných služeb

Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících ukládá dopravci povinnost splnit požadavky stanovené v § 8 odstavci 2 nejpozději ke dni účinnosti smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících. Těmito požadavky jsou:

- a) mít přidělenou kapacitu dopravní cesty, mít osvědčení dopravce a mít uzavřenou smlouvu o provozování drážní dopravy (tato povinnost se vztahuje k dopravcům ve veřejné tramvajové nebo trolejbusové osobní dopravě);
- b) mít licenci a schválený jízdní řád, pokud se jedná o dopravce ve veřejné linkové dopravě, dopravce v městské autobusové dopravě musí mít osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě;
- c) mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb;
- d) být způsobilý zajistit poskytování souhrnu činností uložených zákonem o silniční dopravě a zákonem o dráhách;
- e) splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy uvedené v příloze tohoto zákona (jako příklad uvádíme označení linky a název cílové zastávky spoje, s tím, že toto označení a název cílové zastávky na čele vozidla musí být čitelné i za tmy; ve vozidle musí být umožněna přeprava dětského kočárku s dítětem nebo vodícího psa doprovázejícího nevidomou osobu; průměrné stáří vozidel nesmí přesahovat 9 let (do 31. prosince 2012 umožněno 10 let), rozhodným datem je datum prvního zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel.

Osvědčení o oprávnění k podnikání v městské autobusové dopravě (viz bod b) vydává příslušný dopravní úřad na základě žádosti dopravce. Osvědčením se dokládá, že dopravce je držitelem platné koncesní listiny s udáním její doby platnosti a držitelem platných licencí na provozování linek městské autobusové dopravy. Osvědčení musí být viditelně umístěno v prostoru řidiče ve všech vozidlech, která dopravce používá k provozu.

⁴⁰ Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

2.7.3 Povinnosti dopravce ve veřejné linkové dopravě

Doprovce je povinen zahájit provoz na lince ke dni, který je stanoven v licenci a provoz linky udržovat po celou dobu platnosti licence. V souvislosti s provozováním veřejné linkové dopravy vzniká dopravci povinnost vydat a uveřejnit jízdní řád, jeho změny, smluvní přepravní podmínky, tarif a dle schváleného jízdního řádu, smluvních podmínek a tarifu dopravu provozovat. Dopravce je dále povinen zřídit označnický zastávky, pokud zastávka nebyla označnickem vybavena, na všech označnicích vyvěsit schválený jízdní řád a název zastávky, v městské autobusové dopravě i číslo linky. Pokud je dopravce majitelem označnicku zastávky a dalšího zastávkového vybavení, musí zajistit jeho údržbu, případně přispívat na jeho údržbu, pokud je vlastníkem jiná osoba. Další povinností dopravce je pečovat o bezpečnost přepravovaných osob a jejich zavazadel a vytvářet podmínky pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.⁴¹

2.7.4 Způsob zadávání veřejných služeb

Dopravní obslužnost je zajišťována na základě uzavřené Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících mezi objednavatelem a dopravcem. Způsob zadávání veřejných služeb by měl být předvídatelný a transparentní, spravedlivý a musí dodržovat zákaz diskriminace.

V souladu se zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících může být tato smlouva uzavřena na základě nabídkového řízení nebo přímým zadáním. Obecným pravidlem pro výběr dopravce před sjednáním smlouvy o veřejných službách je nabídkové řízení, přímé zadání pak představuje pouze výjimku z obecného pravidla a lze jej uplatnit pouze v taxativně vymezených případech.⁴²

Nabídkové řízení představuje základní obligatorní metodu pro výběr dopravců podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících. Jedná se o specifický druh výběrového řízení, které v sobě kombinuje znaky otevřeného řízení a jednacího řízení s uveřejněním dle zákona o veřejných zakázkách. Stejně jako u otevřeného řízení uchazeči – dopravci na základě uveřejněného oznámení o zahájení nabídkového řízení v informačním systému veřejných zakázek předkládají své nabídky a prokazují kvalifikaci. Objednavatel veřejných služeb v přepravě cestujících, ať už je to stát, kraj nebo obec, musí oznámení o zahájení nabídkového řízení uveřejnit v informačním systému podle zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů. Pokud rozsah veřejných služeb

⁴¹ § 18 zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

⁴² MDČR. Metodická pomůcka. *Uplatňování legislativních norem v oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících*. [online]. 2010. [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1D0B8D92-A809-4171-9DE9-DDCD86132B8D>

v přepravě cestujících, které jsou předmětem nabídkového řízení, překročí 50 000 km za rok, je objednatel povinen oznámení o zahájení nabídkového řízení rovněž uveřejnit v Ústředním věstníku EU. Správcem informačního systému je Ministerstvo pro místní rozvoj. Informační systém zabezpečuje uveřejňování informací o veřejných zakázkách, vedení seznamu kvalifikovaných dodavatelů, vedení seznamu systémů certifikovaných dodavatelů, statistické výstupy o veřejných zakázkách nebo rejstřík osob se zákazem plnění veřejných zakázek.

Vzhledem k tomu, že zákon o veřejných službách v přepravě cestujících nepracuje s pojmem „podlimitní“ a „nadlimitní“ veřejná zakázka přistupují Kovalčíková, Štandera k výkladu, že „...*pro uveřejňování bude mít v nabídkovém řízení obdobný právní režim, jako má v zákoně o veřejných zakázkách podlimitní veřejná zakázka, objednávka veřejných služeb v přepravě cestujících, která nepřekročí 50 000 km za běžný rok*“.⁴³

Povinný obsah oznámení o zahájení nabídkového řízení tvoří identifikační údaje o objednavateli, popis předmětu nabídkového řízení, který zahrnuje rovněž předpokládanou hodnotu a předpokládaný rozsah veřejných služeb v přepravě cestujících, kritéria pro výběr dopravce, informace o dostupnosti dokumentace nabídkového řízení, lhůtu pro podání nabídek, která nesmí být kratší než 52 dnů ode dne uveřejnění oznámení, místo podání nabídky a informaci o tom, v jakém jazyce má být nabídka podána. Formulář pro uveřejnění oznámení o zahájení nabídkového řízení pro výběr dopravce k uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících v informačním systému o veřejných zakázkách je uveden ve vyhlášce č. 297/2010 Sb.

Z jednacího řízení s uveřejněním je pak převzata možnost o podaných nabídkách dále jednat. V takovém případě se způsob jednání upřesní v oznámení o zahájení nabídkového řízení. Možnými způsoby jednání jsou jednání se všemi dopravci současně anebo oddělené jednání s jednotlivými dopravci. Před zahájením jednání o nabídkách je objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících ze zákona povinen písemně vyzvat všechny dopravce, vyjma těch dopravců, kteří byli vyloučeni z nabídkového řízení, k jednání o nabídkách. Smyslem jednání o nabídkách je dosažení úpravy návrhu Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, která byla předložena jako součást nabídky dopravce. Na základě výsledků nabídkového řízení objednatel vybere pro uzavření Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících dopravce, jehož nabídka byla vyhodnocena jako ekonomicky výhodnější. Nabízí se otázka, jakou roli budou hrát kritéria ve formuláři nabídkového řízení, kterých může být až deset, bude-li se posuzovat pouze jedno kritérium, a to cena.

⁴³ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Komentář. Str. 29

Smlouva je uzavírána vždy na dobu určitou. V silniční dopravě lze uzavřít smlouvy na dobu až 10 let.

Přímé zadání. V některých případech zákon o veřejných službách v přepravě cestujících umožňuje uzavření smlouvy bez použití nabídkového řízení, prostřednictvím tzv. přímého zadání. Situace, kdy lze přímého zadání využít, uvádí zákon ve svém ustanovení § 18, podrobněji jsou však primárně v Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007. Pokud jsou splněny podmínky Nařízení lze přímým zadáním uzavřít Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem, který má zajišťovat:

- a) *veřejné služby jako vnitřní provozovatel*, je-li objednatelem kraj nebo obec. Vnitřním provozovatelem se rozumí právně samostatný subjekt, nad kterým vykonává příslušný místní orgán kontrolu podobnou té, kterou vykonává nad svými vlastními útvary;
- b) *veřejnou drážní osobní dopravu na dráze celostátní nebo regionální*;
- c) *veřejné služby v mimořádné situaci*, např. když dojde k přerušení poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících nebo takovéto přerušení hrozí;
- d) *veřejné služby, u nichž průměrná roční hodnota nepřesáhne odhadem 1 mil. EUR, nebo pokud jsou veřejné služby poskytovány v rozsahu do 300 000 km.* U dopravce, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny na max. 2 mil. EUR ročně, popř. na 600 000 km ročně.

Při zajišťování veřejných služeb veřejnou linkovou dopravou a dopravou na dráze tramvajové se ve smyslu § 21 zákona o veřejných službách postupuje podle tohoto zákona pouze v případě, kdy cestující platí dopravci jízdné, dopravci je poskytována za předem sjednaných podmínek z veřejných rozpočtů kompenzace a hrazená kompenzace nevylučuje obchodní riziko dopravce spojené s výší tržeb jízdného. Nejsou-li splněny uvedené podmínky (a jedná se tedy o tzv. brutto smlouvu, kdy dopravce nenese riziko výše dosahovaných tržeb), použije se pro výběr dopravce ve veřejné linkové dopravě a dopravě na dráze tramvajové zákon o veřejných zakázkách.⁴⁴ V případě soutěží brutto smluv obecně chybí motivace dopravce při plnění kvalitativních parametrů v samotném provozu. Na druhé straně soutěžení dle výše nákladů je plně nediskriminační princip, jelikož není zvýhodněn stávající dopravce se znalostí skutečně dosahovaných tržeb.

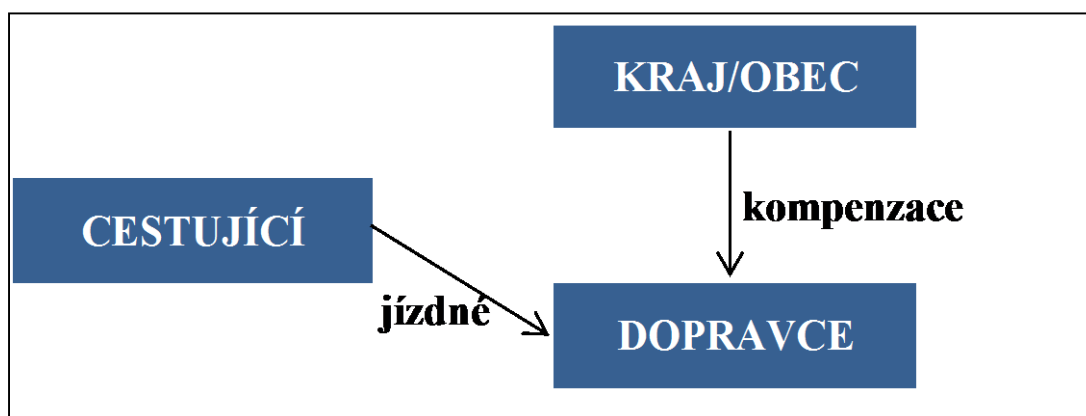
⁴⁴ MDČR. Metodická pomůcka. *Uplatňování legislativních norem v oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících*. [online]. 2010. [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1D0B8D92-A809-4171-9DE9-DDCD86132B8D>

2.7.5 Kompenzace za veřejné služby

Smlouva o veřejných službách musí obsahovat ukazatele pro výpočet kompenzace, které jsou objektivní, transparentní, stanovené na celou dobu trvání Smlouvy a zabraňují tzv. nadměrné kompenzaci.

„Kompenzací za veřejné služby se rozumí částka, k jejíž úhradě se v daném období objednatel zavazuje na základě smlouvy o poskytování veřejných služeb v přepravě cestujících“.⁴⁵ Kompenzaci poskytuje dopravci objednatel veřejných služeb ze svého rozpočtu. Schéma č. 2.1 znázorňuje vztah mezi objednatelem a dodavatelem služeb. Z kompenzace za služby hradí dopravce provoz a také obnovu majetku a infrastruktury.

Schéma 2.1 Finanční vztahy mezi subjekty dopravní obslužnosti



Vlastní zpracování

Podle ustanovení zákona č. 194/2010 Sb., musí dopravce, se kterým hodlá objednatel veřejných služeb v přepravě cestujících uzavřít smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících přímým zadáním, předložit objednateli před uzavřením smlouvy tzv. **finanční model** nákladů, výnosů a čistého příjmu, které mají vyplynout ze smlouvy. Objednatel má zákonem uloženou povinnost prověřit dopravcem předložený finanční model, zda kompenzace navrhovaná dopravcem není nadměrná. Na základě souhlasu s tímto finančním modelem může objednatel uzavřít smlouvu s dopravcem, kterého vybral postupem přímého zadání.

V případě uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravcem vybraným postupem nabídkového řízení mají dopravce a objednatel stejnou povinnost. Dopravce má povinnost předložit finanční model. Objednatel má povinnost prověřit nabídkové řízení z hlediska možného přečerpání kompenzace.

⁴⁵Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace

Výchozí finanční model musí být sestaven tak, aby zahrnoval všechny předpoklady známé v době uzavření smlouvy a jejich očekávaný vývoj, a aby čistý příjem dopravce nenabýval záporné hodnoty.

MDČR vydalo v roce 2010 vyhlášku č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace. Tato vyhláška upravuje způsob sestavení finančního modelu a určení nadměrné kompenzace a pravidla pro změny výše kompenzace. Kompenzace za službu nesmí překročit to, co je potřeba k pokrytí nákladů spojeným s poskytováním služby, při zohlednění příjmů z těchto služeb a přiměřeného zisku.

Čistým příjmem je součet výnosů a kompenzace snížený o náklady, viz vztah 1.

$$\boxed{CP = (V+K) - N} \quad [\text{Kč}] \quad (1)$$

Kde: **CP** čistý příjem dopravce

V výnosy

K kompenzace

N náklady

Kompenzace se na základě vztahu 1 vypočte dle vztahu 2.⁴⁶

$$\boxed{K = N - V + CP} \quad [\text{Kč}] \quad (2)$$

2.7.6 Dofinancování dopravní obslužnosti ze státního rozpočtu

Pokud kraj nebo obec nemá finanční prostředky na zajištění dopravní obslužnosti podle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících z důvodů změny právního předpisu nebo nepředvídatelné mimořádné okolnosti dojde na straně dopravce k nárůstu nákladů, a z těchto příčin hrozí snížení dopravní obslužnosti o více než 10 %, může kraj nebo obec požádat Ministerstvo financí ČR o poskytnutí účelové dotace určené na dofinancování dopravní obslužnosti ze SR. MDČR má ze zákona povinnost každý rok při přípravě SR na následující rozpočtový rok posoudit ekonomické zajištění dopravní obslužnosti podle uzavřených smluv o veřejných službách v přepravě cestujících s dopravci na tento rozpočtový rok. Kraje a obce poskytují ministerstvu potřebné údaje pro zhodnocení stavu ekonomického zajištění rozsahu dopravní obslužnosti regionu.⁴⁷

⁴⁶ KLEPRLÍK, Jaroslav. *Zhodnocení změn v zajištění dopravní obslužnosti v České republice a návrhy na jejich doplnění*. [online] 2011. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Kleprlik.pdf

⁴⁷ KOVALČÍKOVÁ, D., ŠTANDERA, J. Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Komentář. Str. 78-80

2.7.7 Pravidla pro uplatnění jednotlivých právních norem

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ve svém článku 8 upravuje přechodné období pro smlouvy o veřejných službách. Podle tohoto článku nařízení je nutno rozlišovat mezi právním režimem smluv o veřejných službách v přepravě cestujících uzavíraných po platnosti nařízení (ES) č. 1370/2007, tj. po 3. prosinci 2009, a právním režimem smluv o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřených před vstupem nařízení.

Právní režim smluv uzavřených před 3. prosincem 2009

Drtivá většina platných smluv o závazku veřejné služby v silniční dopravě byla uzavřena před 3. prosincem 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení č. 1370. Tyto smlouvy podle čl. 8 nařízení (ES) č. 1370/2007 zůstávají v platnosti, avšak s časovým omezením.

Právní režim smluv uzavřených po 3. prosinci 2009

Podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících, které jsou uzavírány po vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost, podléhají plně pravidlům nařízení (ES) č. 1370/2007 a musí být uzavírány nabídkovým řízením nebo přímým zadáním.⁴⁸

⁴⁸ MDČR. Metodická pomůcka. *Uplatňování legislativních norem v oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících*. [online]. 2010. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/1D0B8D92-A809-4171-9DE9-DDCD86132B8D>

3 ANALÝZA HOSPODAŘENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

Tato kapitola představuje osm dopravních podniků, kteří se podílejí na zabezpečování MHD příslušného města. Každý dopravní podnik je zde stručně představen a analyzován z hlediska hospodaření.

Zajímavým tématem je historie MHD, jelikož není obsahem této práce, byla tato část zařazena do přílohy č. 3.

Veškeré informace, použité v této kapitole byly čerpány z výročních zpráv příslušných dopravních podniků, současně byla využita data zveřejněná ve Výročních zprávách Sdružení dopravních podniků ČR (SDPČR). Jedná se o sdružení, založené v roce 1991 jako zájmové sdružení právnických osob. Členem sdružení je 19 dopravních podniků provozujících MHD na území ČR, včetně sedmi dopravních podniků, které jsou předmětem zájmu této diplomové práce, mimo dopravního podniku ČSAD Havířov a. s.⁴⁹

3.1 Ekonomika podniku

K posouzení ekonomického vývoje firmy je zapotřebí sledovat její hospodaření za delší časové období. Jako ekonomické podklady pro zjišťování finanční, majetkové a hospodářské situace firmy slouží především účetní výkazy rozvaha a výkaz zisku a ztráty, které jsou součástí účetní závěrky. Některé společnosti vypracovávají každoročně výroční zprávu, a to na základě zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví. Podle § 21 tohoto zákona, sestavují výroční zprávu účetní jednotky, které mají povinnost ověření účetní závěrky auditorem.⁵⁰

Účetní závěrka

Účetní závěrku je společnost povinna sestavovat podle zákona o účetnictví a podle zákona č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku je každá účetní jednotka povinna účtovat v soustavě podvojného účetnictví. Účetní závěrku sestavují účetní jednotky buď v plném rozsahu (s povinností auditu) nebo ve zjednodušeném rozsahu, kdy rozvaha i výkaz zisku a ztráty zahrnují pouze položky označené velkými písmeny latinské abecedy a římskými číslicemi, výkaz zisku a ztráty navíc i výpočtové položky. Účetní závěrka je nedílným celkem, který tvoří rozvaha, výkaz zisku a ztráty a příloha, která vysvětluje a doplňuje informace z obou výkazů.

⁴⁹ Sdružení dopravních podniků ČR [online]. 2013[cit. 2013-01-14]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>

⁵⁰ Ověřování účetní závěrky auditorem se vztahuje na akciové společnosti, jež v předcházejícím účetním období dosáhly alespoň jedno ze tří kritérií: 1. aktiva ve výši 40 mil. Kč; 2. roční úhrn čistého obrátu přesáhl 80 mil. Kč; 3. průměrný přepočtený stav zaměstnanců přesáhl počtu 50. Na společnosti s ručením omezeným, komanditní, případně veřejně prospěšné společnosti se tato povinnost vztahuje v případě, že se společnost uchází o „veřejné peníze“, tzn. dotace, granty apod.

- a) *Rozvaha (balance)* je výkaz, který podává přehled na jedné straně o majetku firmy – aktiva a na druhé straně o zdrojích, ze kterých byl tento majetek pořízen – pasiva. Z rozvahy lze zjistit majetkovou a částečně i finanční situaci společnosti.
- b) *Výkaz zisku a ztráty (výsledovka)* je účetní výkaz, který podává informaci o výsledku hospodaření společnosti dosaženém ve sledovaném účetním období a o jeho složkách. Porovnává výnosy a náklady dosažené za účetní období a odpočtem nákladů od výnosů umožňuje zjišťovat výsledek hospodaření. Je důležitým podkladem pro hodnocení ziskovosti vložených prostředků. Hospodářský výsledek může být kladný, tzn., že bylo dosaženo zisku, nebo záporný, když společnosti vznikla ztráta.
- c) *Příloha účetní závěrky* vysvětluje a doplňuje informace obsažené ve výkazech. Obsahuje informace o výši splatných závazků pojistného na sociálním zabezpečení a příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, o výši splatných závazků veřejného zdravotního pojištění a o výši evidovaných daňových nedoplatků u místně příslušných finančních orgánů. Vedle toho výši vlastního kapitálu, průměrný přepočet zaměstnanců, výši půjček a úvěrů, každou významnou událost a další.⁵¹

Výroční zpráva

Výroční zpráva by měla zahrnovat ucelené, vyvážené a komplexní informace o vývoji výkonosti, činnosti a stávajícím hospodářském postavení. Výroční zpráva obsahuje:

- informace o skutečnostech, které nastaly až po rozvahovém dni a jsou významné,
- informace o předpokládaném vývoji činnosti účetní jednotky,
- informace o aktivitách v oblasti výzkumu a vývoje,
- informace o aktivitách v oblasti ochrany životního prostředí a pracovněprávních vztazích,
- informace o tom, zda má účetní jednotka organizační složku v zahraničí,
- kompletní účetní závěrku včetně zprávy o auditu.

Výroční zpráva spolu s účetní závěrkou podléhají schválení k tomu příslušným orgánem společnosti, u akciové společnosti valné hromadě akciové společnosti. Po ověření účetní závěrky a výroční zprávy auditorem, je výroční zpráva zveřejněna jejím uložení do sbírky listin obchodního rejstříku.⁵²

⁵¹ KOŽENÁ, Marcela. *Podniková ekonomika*. Str. 11; 37-38

⁵² § 21 zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů

Ekonomické ukazatele

Pro zjišťování majetkové, finanční a hospodářské situace společnosti se používají údaje z účetních výkazů, tj. rozvaha a výkaz zisku a ztráty a to v peněžním vyjádření, obvykle v tisících Kč. Existují tři druhy ukazatelů: extenzivní, intenzivní a poměrné.

a) *Extenzivní ukazatele* jsou ukazatele objemové, neboli kvantitativní, které lze získat přímo z účetních výkazů. Extenzivní ukazatele se člení na *stavové ukazatele (absolutní)*, jež vyjadřují stav majetku a zdrojů jeho financování k určitému okamžiku. Získávají se z rozvahy, která obsahuje aktiva a pasiva a vykazuje údaje k určitému okamžiku, nejčastěji k 31. 12. kalendářního roku. *Rozdílové ukazatele* se zjišťují odečítáním jednoho stavového ukazatele od druhého. *Tokové ukazatele* vyjadřují výši ukazatelů z výkazu zisku a ztráty za určitý časový interval.

b) *Intenzivní ukazatele* jsou relativní, neboli kvalitativní ukazatele, které se odvozují z extenzivních ukazatelů jejich poměřením do zlomku. Mají vyšší vypovídací schopnost než samotné extenzivní ukazatele, protože vyjadřují kvalitu určitých ekonomických jevů. Jako příklad lze uvést mzdovou nákladovost, zjištěnou podílem mzdových nákladů a celkových nákladů. Vynásobením získaného indexu stem se vypočítá procento mzdové nákladovosti, jež udává, kolik mzdových nákladů musí společnost vynaložit na každou stokorunu celkových nákladů.

c) *Poměrné ukazatele struktury* jsou dány poměrem části určitého celku k tomuto celku krát sto. Například takto bude zjištěno, jaké procento z celkového počtu zaměstnanců tvoří řidiči.⁵³

3.2 Hospodaření dopravních podniků

3.2.1 Dopravní podnik města Olomouce, a. s.

Jediným akcionářem Dopravního podniku města Olomouce, a. s. (DPMO) je Statutární město Olomouc. Základní kapitál společnosti činí 179 742 000 Kč. Akciová společnost je právním nástupcem dřívějšího státního podniku Dopravní podnik města Olomouce, který byl rozhodnutím zastupitelstva města Olomouce ze dne 24. 11. 1993 bez likvidace zrušen ke dni vzniku akciové společnosti, na kterou přešel veškerý majetek zrušeného státního podniku.⁵⁴ DPMO zabezpečuje dopravní obslužnost ve městě Olomouci na základě Smlouvy o závazku veřejné služby a úhradě prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy, kterou dne 14. 1. 2009 uzavřel s městem na dobu 10 let.

⁵³ Českomoravská konfederace odborových svazů. *Ekonomika podniku*. 2010. [online]. [cit. 2013-02-14]. Dostupné z: http://www.cmkos.cz/data/articles/down_2524.pdf

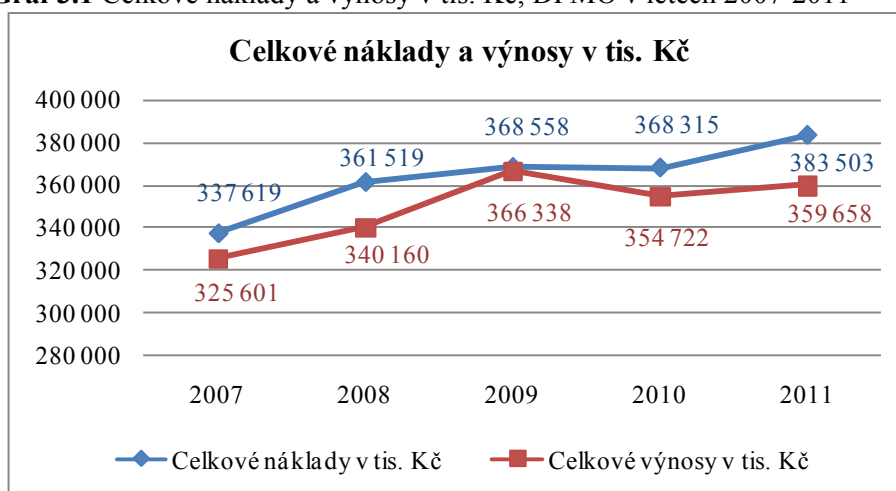
⁵⁴ Výpis z obchodního rejstříku. [online]. 2013[cit. 2013-01-28]. Dostupné z: <http://www.justice.cz/>

DPMO provozuje 22 autobusových linek s celkovou délkou přesahující 272 km a 5 tramvajových linek s celkovou délkou 30 km. Město Olomouc tak patří k jednomu ze sedmi měst v ČR, kde je provozována tramvajová doprava.⁵⁵ Kromě samotného území města o rozloze 103,33 km² zajišťuje DPMO dopravní spojení pro dalších 5 okolních obcí, jmenovitě Bukovany, Bystrovany, Horka nad Moravou, Samotišky a Skrbeň. Ročně je přepraveno téměř 55,5 milionů cestujících 61 tramvajemi a 77 autobusy. Vedle této činnosti provozuje společnost cestovní kancelář, nákladní vnitrostátní a mezinárodní dopravu a provádí opravy silničních vozidel, klempířství a opravy karosérií.

Hospodaření Dopravního podniku města Olomouce, a. s.

Ve všech letech sledovaného období 2007-2011 dosáhla společnost DPMO záporného výsledku hospodaření. Ačkoliv dlouhodobý vývoj celkových výnosů vykazoval vzestupnou tendenci, významný nárůst zaznamenal v roce 2009 a po meziročním poklesu opět vzrostl, (viz graf č. 3.1), nedosáhla společnost zisku, jelikož současně s výnosy rostly i její celkové náklady.

Graf 3.1 Celkové náklady a výnosy v tis. Kč, DPMO v letech 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMO, a. s.

Významný podíl v nákladech společnosti tvoří osobní náklady, jejichž výše v roce 2011 dosáhla částky 159,8 mil. Kč. Osobní náklady zahrnují mzdové náklady, odměny členům orgánů společnosti, náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění a další sociální náklady a tvoří v průměru 43 % celkových nákladů společnosti. V letech 2007-2011 se počet zaměstnanců meziročně příliš neměnil, průměrný počet zaměstnanců za posledních pět let je 438. Výraznější pokles byl zaznamenán v roce 2011. Z celkového počtu 420 zaměstnanců podniku bylo v roce 2011 celkem 239 řidičů.

⁵⁵ Tramvajová doprava je zajišťována ve městech Brně (tramvaj zajíždí do města Modřice), Liberci (s meziměstskou linkou do Jablonce), Litvínově (tramvajové spojení s městem Most), Olomouci, Ostravě, Plzni a Praze.

Druhou významnou skupinu nákladů tvoří výkonová spotřeba, ta zahrnuje spotřebu materiálu, energie a služby. Ve srovnání s rokem 2010 byla spotřeba v roce 2011 vyšší o 11,4 %, činila 148,9 mil. Kč. Nejvýznamnější vliv na její meziroční nárůst měla spotřeba pohonných hmot v souvislosti s nárůstem její pořizovací ceny. Podíl výkonové spotřeby k celkovým nákladům činí 37 %. Graf č. 3.1 potvrzuje již zmíněnou skutečnost, že celkové náklady převyšují celkové výnosy ve všech sledovaných letech. Pouze v roce 2009 se křivky přibližují a ztráta dosahuje nejnižší hodnoty -2,2 mil. Kč.

Z tabulky č. 3.1 je patrné, že největšího objemu počtu přepravených osob MHD dosáhl podnik v roce 2008, tehdy přepravil více jak 61,5 mil. cestujících. V následujícím roce byl zaznamenán pokles o 5,3 %, což v absolutním vyjádření představuje snížení o 3,1 mil. osob. V roce 2011 došlo k poklesu počtu cestujících o 4,3 %, což prezentuje razantnější pokles než v roce předcházejícím (1,1%). Tabulka č. 3.1 znázorňuje počet přepravených osob MHD DPMO v letech 2007-2011.

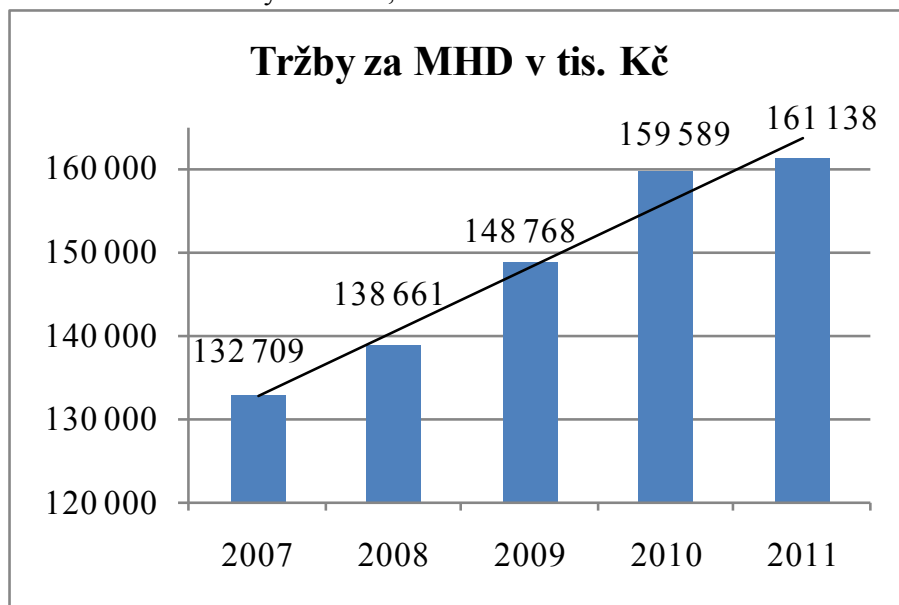
Tabulka 3.1 Počet cestujících MHD DPMO za období 2007-2011 (v tis. osob)

2007	2008	2009	2010	2011
59 185	61 588	58 460	57 855	55 432

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMO, a. s.

Úpravou tarifu Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje k 1. 8. 2011 dosáhly celkové tržby za jízdné MHD v roce 2011 částky 161,1 mil. Kč, což představuje 1% zvýšení oproti roku 2010. Z grafu č. 3.2 lze vyčíst stoupající tendenci tržeb v letech 2007-2011.

Graf 3.2 Tržby za MHD, DPMO za období 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMO, a. s.

Náklady spojené s provozováním MHD mají stoupající charakter, v roce 2011 činily 374 mil. Kč, což je o 13 % více oproti roku 2007. Tabulka č. 3.2 uvádí přehled nákladů za MHD v období 2007-2011.

Tabulka 3.2 Náklady za MHD, DPMO za období 2007-2011 (v tis. Kč)

2007	2008	2009	2010	2011
331 119	355 486	358 606	359 471	374 016

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMO, a. s.

V roce 2011 společnost vložila finanční prostředky ve výši 71,3 mil. Kč na strojní a stavební investice, nákup a modernizaci autobusů a tramvají. Tuto částku pokryla z poloviny vlastními zdroji a z poloviny dotacemi Statutárního města Olomouce a dotacemi z ROP⁵⁶ Střední Morava. Z celkové částky 71,3 mil. Kč bylo věnováno 58,5 mil. Kč na obnovu vozového parku. Následující tabulka 3.3 sleduje výši investic na pořízení nových vozidel MHD v letech 2007-2011.

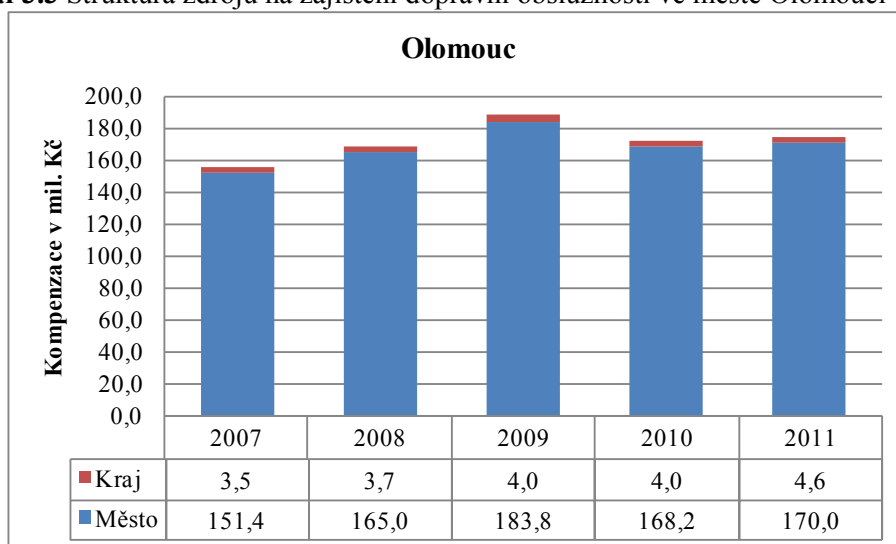
Tabulka 3.3 Investice do obnovy vozového parku, DPMO (v mil. Kč)

2007	2008	2009	2010	2011
53,6	50,2	19,5	27,4	58,5

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDPČR

Společnost v roce 2011 obdržela od Statutárního města Olomouce jako kompenzaci za poskytnuté veřejné služby částku 170 mil. Kč a od Krajského úřadu Olomouckého kraje 4,6 mil. Kč. Graf č. 3.3 obsahuje strukturu zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Olomouci v jednotlivých letech 2007-2011.

Graf 3.3 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Olomouci



Vlastní zpracování, zdroj Rozpočet města Olomouce 2007- 2011

⁵⁶ ROP-Regionální operační program

3.2.2 Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.

Dopravní podnik města České Budějovice, a. s. (DPMČB) byl založen formou akciové společnosti a vznikl zápisem do obchodního rejstříku dne 1. 9. 1997. Zakladatelem DPMČB je dle zakladatelské listiny Statutární město České Budějovice. Základní kapitál společnosti činí 467 200 000 Kč.

MHD je zajišťována na základě závazkového vztahu DPMČB se Statutárním městem České Budějovice, tj. Smlouvy o závazku veřejné služby zajištění dopravní obslužnosti zájmového území města České Budějovice a o úhradách prokazatelné ztráty z městské hromadné dopravy pro roky 2009 a 2018.

Současná MHD je zajišťována autobusy na 14 linkách o délce 165 km. V pracovní dny při plném provozu vyjíždí do ulic 89 vozů. Autobusové linky zajiždějí do 14 příměstských obcí⁵⁷ a dvou měst Rudolf a Hluboká nad Vltavou. Od roku 1991 je v Českých Budějovicích obnoven provoz trolejbusové dopravy. Na 6 linkách vyjíždí v pracovní dny ve špičce až 53 trolejbusů. Trolejové vedení dosahuje délky 53 km. Vozidla MHD ročně najedou ve městě téměř 5,7 milionů km a přepraví více jak 38,5 milionů cestujících.

Hospodaření Dopravního podniku města České Budějovice, a. s.

Pro hospodaření DPMČB rozhodující tržby z tzv. hlavní činnosti, přeprava MHD, poklesly za rok 2011 o 4,58 mil. Kč oproti roku 2010. Tato skutečnost byla poznamenána poklesem počtu přepravených osob MHD v roce 2011 o více jak 4,2 % oproti roku 2010. Mezi roky 2008 a 2010 docházelo jen k mírnému poklesu, jak je patrné z tabulky č. 3.4.

Tabulka 3.4 Počet cestujících MHD, DPMČB za období 2007-2011 (v tis. osob)

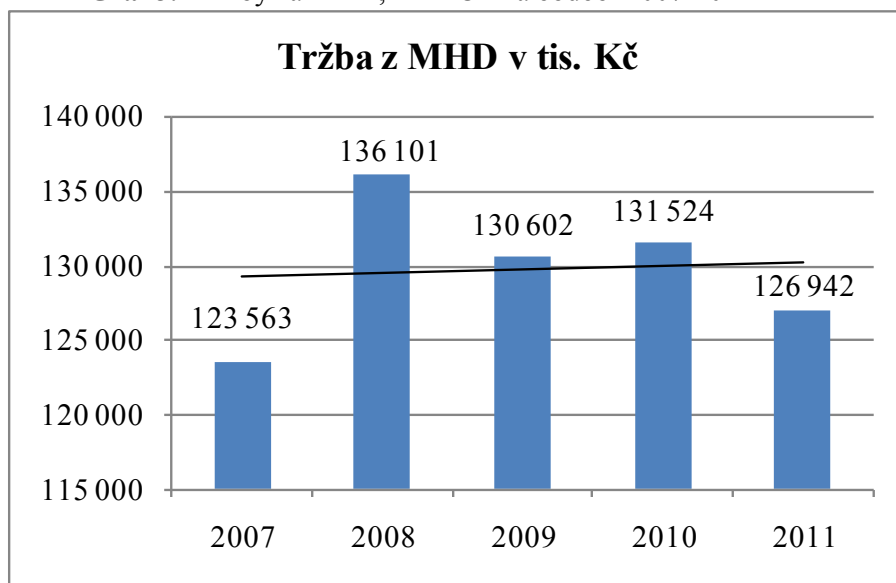
2007	2008	2009	2010	2011
42 222	40 974	40 279	40 215	38 564

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMČB, a. s.

V oblasti podnikatelských aktivit mimo základní činnosti měl na celkovém objemu tržeb největší podíl servis vozidel – myčka, pneuservis, lakovna a opravy. V roce 2011 činily tržby v této oblasti 19,28 mil. Kč. Velký podíl na externích výnosech představuje využití dopravních prostředků jako nositelů reklamy. Celkové výnosy v roce 2011, zahrnující MHD, ostatní činnosti a kompenzaci, činily 411,28 mil. Výnosy z hlavní činnosti představují 31 % celkových příjmů a dosáhly částky 126,9 mil. Kč. Za sledované období 2007-2011 tržby vzrostly v roce 2008 a překročily hranici 136 mil. Kč, viz graf č. 3.4.

⁵⁷ Příloha č. 2 obsahuje Smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících na rok 2013 pro obec Planá, kterou uzavřela obec Planá s DPMČB dne 12. 12. 2012.

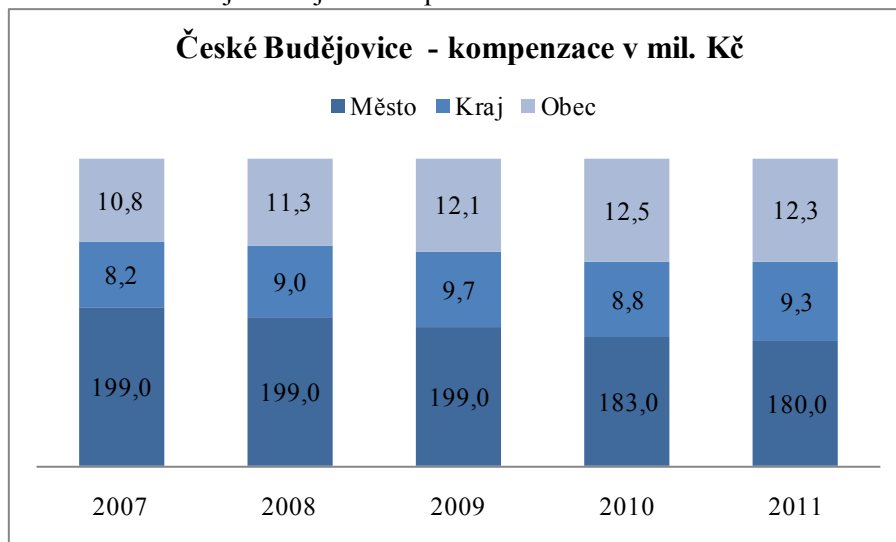
Graf 3.4 Tržby za MHD, DPMČB za období 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMČB, a. s.

Statutární město České Budějovice poskytlo ze svého rozpočtu jako kompenzaci za veřejné služby DPMČB částku 180 mil. Kč a 21,5 mil. Kč obdržel dopravní podnik od Krajského úřadu Jihočeského kraje a příměstských obcí za služby poskytované na základě smluv o závazku veřejné služby. Celkem dosahovaly výnosy kompenzace 49 % celkových výnosů dopravního podniku. Přehled výše prokazatelné ztráty, resp. kompenzace v letech 2007-2011 uvádí graf č. 3.5.

Graf 3.5 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě České Budějovice

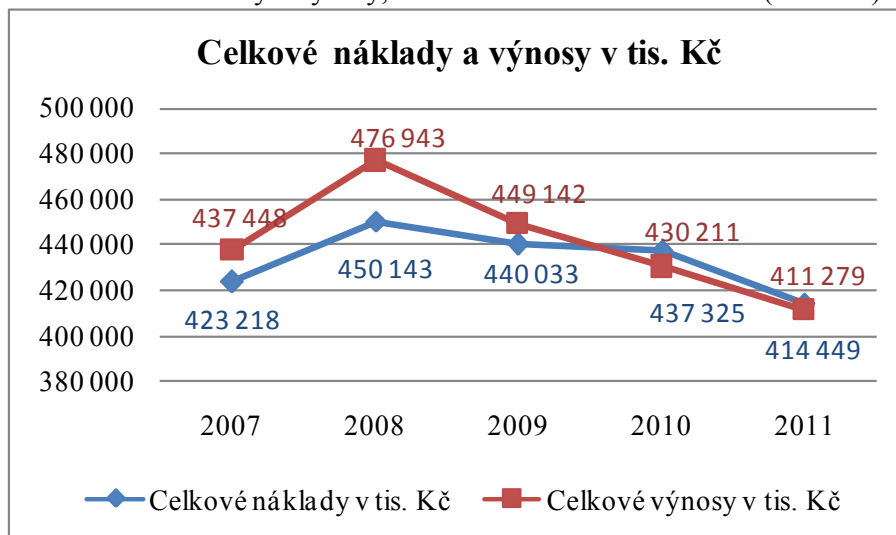


Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMČB, a. s.

Celkové náklady přesahovaly v roce 2011 celkové výnosy o 3,17 mil. Kč. Osobní náklady s částkou 167,3 mil. Kč tvořily 40 % celkových nákladů, odpisy 20 % a třetí významnou položku (16 %) představovaly náklady za paliva a energii. V roce 2011 zaměstnával budějovický podnik 397 zaměstnanců, včetně 187 řidičů. V roce 2011 byl

zaznamenán pokles celkových nákladů o 5,52 % oproti roku 2010. Zatímco v období 2007 až 2009 dosáhl DPMČB kladného hospodářského výsledku, v následujících letech 2010-2011 se výsledek hospodaření dostal do záporných čísel. Z grafu č. 3.6 je zřejmé, že celkové výnosy postupně klesají.

Graf 3.6 Celkové náklady a výnosy, DPMČB za období 2007-2011 (v tis. Kč)



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMČB a. s.

V roce 2011 DPMČB proinvestoval celkem 130 mil. Kč. V rámci projektu „Nákup 14 trolejbusů“ ROP NUTS II. Jihozápad bylo pořízeno 9 trolejbusů, podniku byla vyplacena dotace ve výši 45,2 mil. Kč. Ostatní investice byly směřovány do obnovy technologických zařízení, ekologických opatření a programu energetických úspor. Během let 2007-2011 investoval dopravní podnik do obnovy vozového parku více jak 411 mil. Kč (viz tabulka č. 3.5). Z této částky byly použity finanční prostředky ve výši 289,3 mil. z vlastních zdrojů, zbytek tvořily příspěvky státu.

Tabulka 3.5 Investice do obnovy vozového parku, DPMČB (v mil. Kč.)

2007	2008	2009	2010	2011
132,7	63,5	55,9	28,6	130,3

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDPČR

3.2.3 Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.

Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. (DPMLJ) je akciová společnost, která zajišťuje MHD ve městech Liberci a Jablonci nad Nisou včetně příměstských obcí. Společnost vznikla dne 1. 4. 1993 pod názvem Dopravní podnik města Liberce, a. s (DPML). Těsně před dnem 3. 12. 2009, kdy vstoupilo v platnost nařízení (ES) č. 1370/2007, které ustanovuje povinnost vyhlašovat výběrové řízení pro přidělování zakázek ve veřejné dopravě, uzavřelo město Jablonec nad Nisou bez výběrového řízení na 10 let

smlouvu o provozování MHD s DPML. Nástupnickou společností ČSAD Jablonce nad Nisou a. s. se stala firma BusLine a. s.⁵⁸, která vznikla dnem 12. 12. 2010. Od 1. 1. 2011 se společnost BusLine a. s. podílí na provozu MHD v Liberci na základě subdodávky pro DPMLJ. Provoz MHD v Liberci v současnosti zajišťuje 24 autobusů.

V současné době hlavním akcionářem DPMLJ je Statutární město Liberec, které vlastní 99,62 % akcií a druhým akcionářem je Statutární město Jablonec nad Nisou s 0,38 % akcií. Základní kapitál společnosti činí 785 700 000 Kč.

DPMLJ patří k pěti největším dopravním podnikům v ČR a v loňském roce přepravil 24,3 milionů cestujících na 64 autobusových linkách provozovaných v obou městech. Délka těchto linek dosahuje 584 km a vozový park čítá 101 autobusů. Společnost rovněž provozuje tramvajovou dopravu, na 4 linkách o celkové délce 35 km přepravila v roce 2011 více jak 8 milionů cestujících 67 tramvaji.

Rok 2009 byl pro společnost významným z několika hledisek, jednak to bylo konání Mistrovství světa v klasickém lyžování v Liberci, kdy dopravní podnik zajišťoval při této akci dopravu, dále byla společnost začleněna do Integrovaného dopravního systému Libereckého kraje a v neposlední řadě v tomto roce dopravní podnik převzal zajišťování dopravní obslužnosti v rámci MHD v Jablonci nad Nisou.

Zajímavostí je, že dopravní podnik provozuje na území města Liberce tzv. sociální automobil, který slouží k přepravě zdravotně postižených. Podmínkou je, že počátkem cesty, nebo cílem cesty musí být zdravotnické zařízení, magistrát, krajský úřad, dům sociálních služeb apod.

Hospodaření Dopravního podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.

Hlavní činností dopravního podniku je provozování MHD včetně souvisejících činností zahrnujících údržbu a opravy vlastních dopravních prostředků, zhodnocení majetku vlastními silami apod. DPMLJ zajišťoval MHD na základě smluv o závazku veřejné služby se Statutárním městem Liberec, městem Jablonec nad Nisou, Libereckým krajem a Dopravním sdružením obcí Jablonecka.

Nejvýznamnějším dokumentem je Smlouva o zabezpečení dopravní obslužnosti území města a z ní plynoucího závazku úhrady prokazatelné ztráty z poskytování služby ve veřejném zájmu, kterou má DPMLJ uzavřenu se Statutárním městem Liberec. Smlouva pokrývá zajištění MHD na území města Liberce autobusy i tramvaji a byla uzavřena v roce 2009 na období 10 let. Smlouvou o závazku veřejné služby v drážní dopravě uzavřenou s městem

⁵⁸ Společnost BusLine a. s. vznikla jako nástupnická společnost ze společností ČSAD Jablonec nad Nisou a. s. a ČSAD Semily, a. s., které tímto dnem zanikly bez likvidace.

Jablonec nad Nisou je zajištěno provozování tramvajové linky č. 11 Liberec – Jablonec na území města Jablonce. Také tato smlouva byla uzavřena rovněž na období 10 let. Smlouvou

o závazku veřejné služby v drážní dopravě uzavřenou s Libereckým krajem je zajištěno provozování tramvajové linky č. 11 mimo území měst Liberce a Jablonce. Smlouvou o závazku veřejné služby ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřenou s Libereckým krajem je zajištěno provozování autobusových linek MHD i mimo území města Liberce do Stráže nad Nisou, Šimonovic a Kryštofova Údolí a v souladu se zajištěním dopravy MHD v Jablonci nad Nisou i linek mimo zónu města Jablonec nad Nisou. Smlouvou o závazku veřejné služby ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřenou s Dopravním sdružením obcí Jablonecka je zajištěno provozování autobusových linek MHD nejen v Jablonci nad Nisou, ale ve všech přidružených obcích, které jsou členy svazku. Také tato smlouva byla uzavřena na období 10 let.

Počet přepravených osob autobusovým systémem v roce 2011 činil 24,3 miliony, což v relativním vyjádření představuje 75% podíl na celkové přepravě. Druhý podsystém liberecké MHD tvoří tramvaje, ty projíždějí přes celé město a mají dvojí rozchod kol (1000 a 1435 mm), čímž na zemi leží místo dvou obvyklých dvou kolejnic vedle sebe kolejnice tři. Počet přepravených osob tramvajemi dosáhl v absolutních číslech 8,18 milionů, což vyjadřuje podíl na celkovém objemu cestujících zhruba 25 %. Z tabulky č. 3.6 je patrné, že od roku 2010 počet přepravených razantně vzrostl, důvodem je ta skutečnost, že koncem roku 2009 převzal DPMLJ zajišťování dopravní obslužnosti ve městě Jablonci nad Nisou.

Tabulka 3.6 Počet cestujících MHD, DPMLJ za období 2007-2011 (v tis. osob)

2007	2008	2009	2010	2011
30 809	29 326	29 394	35 815	32 508

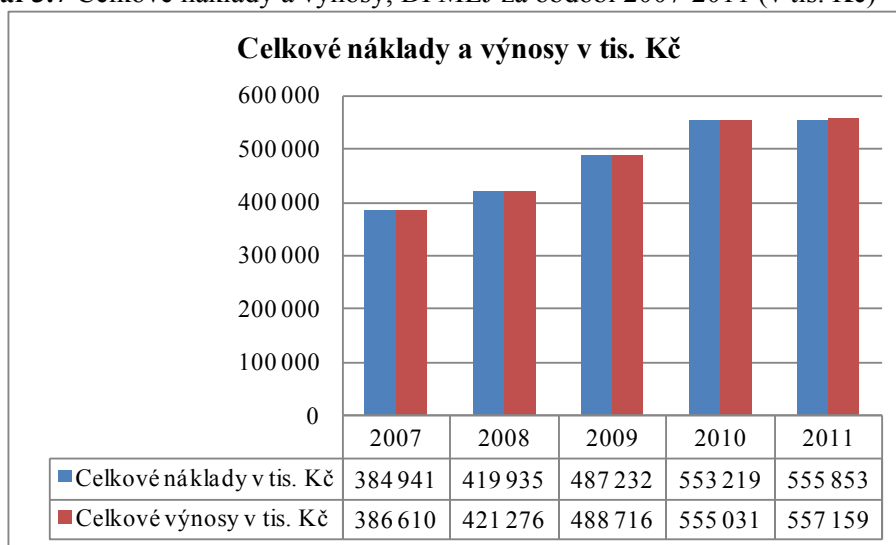
Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMLJ, a. s.

Kromě hlavní činnosti provádí DPMLJ další hospodářské činnosti, např. autobusovou dopravu na lince Liberec – Praha, provoz čerpací stanice, prodej upomínkových předmětů, reklamní činnost, zajištění komerční dopravy a služby cestovní agentury. Tržby z komerční dopravy, jejichž objednateli byla 2 nákupní centra městský obvod Liberec - Vratislavice nad Nisou, v roce 2011 činily přes 10 mil. Kč. Část tržeb z reklamy byla v roce 2011 využita k vyrovnání ztráty z MHD.

Z hlediska nákladů došlo v roce 2011 k mírnému zvýšení oproti roku 2010. Osobní náklady tvořily 32 % celkových nákladů a dosáhly částky 176,7 mil. Kč. Podnik zaměstnával 456 osob, přičemž 225 zaměstnanců tvořili řidiči. Výdaje na nákup pohonných hmot a trakční elektrické energie MHD představovaly částku 65,8 mil. Kč, což činilo téměř 12 % celkových

nákladů. Po celé sledované období výsledek hospodaření společnosti vykazoval zisk. Vývoj celkových nákladů a výnosů v letech 2007 – 2011 znázorňuje graf č. 3.7.

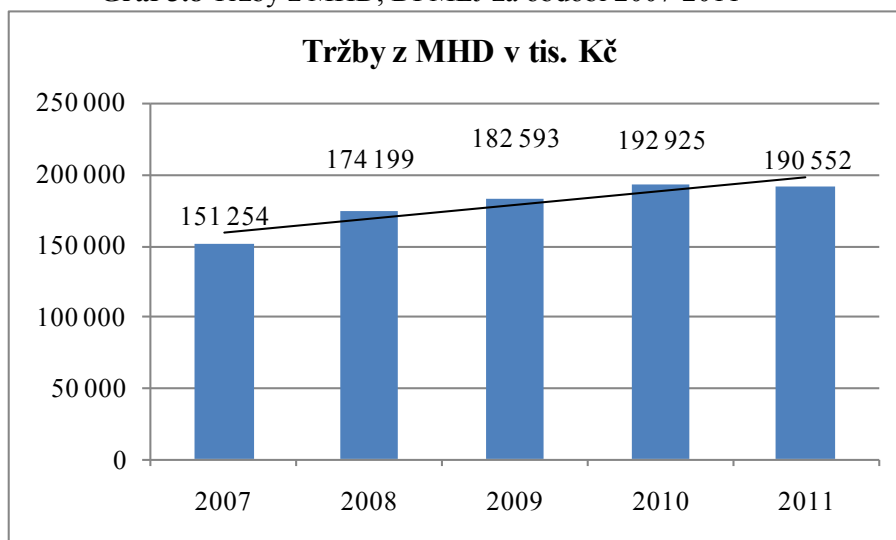
Graf 3.7 Celkové náklady a výnosy, DPMLJ za období 2007-2011 (v tis. Kč)



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMLJ, a. s.

Celkový růst počtu cestujících se projevil i na růstu tržeb z MHD. Oproti roku 2007 se tržby v roce 2011 zvedly o 26 % a dosáhly částky 190,5 mil. Kč, i když je to téměř o 2,4 mil. Kč méně než v roce 2010. Graf č. 3.8 ilustruje vývoj tržeb za jednotlivá léta 2007 – 2011.

Graf 3.8 Tržby z MHD, DPMLJ za období 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMLJ, a. s.

V roce 2011 společnost investovala celkem 280,4 mil. Kč. Z vlastních zdrojů pokryla investiční výdaje z 27 % (76,8 mil. Kč), zbývající část představovaly dotace z EU, MDČR

a úvěry od KB a dodavatelů (203,6 mil. Kč). Na modernizaci tramvají a nákup autobusů bylo vynaloženo celkem 32,1 mil. Kč (viz tab. 3.7).

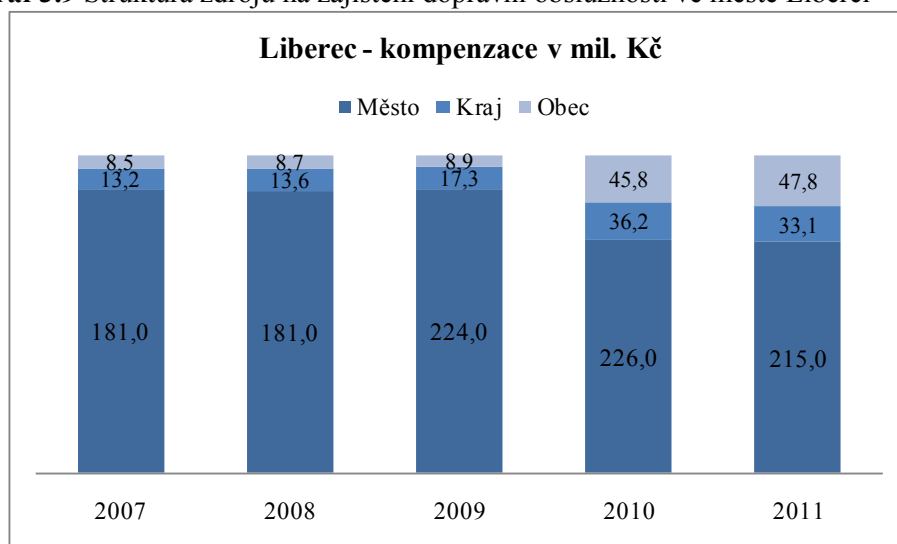
Tabulka 3.7 Investice do obnovy vozového parku, DPMLJ (v mil. Kč)

2007	2008	2009	2010	2011
75,6	153,4	25,9	32,0	32,1

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDPČR

Na základě smluv o zabezpečení dopravní obslužnosti území měst Liberce a Jablonce nad Nisou a z nich plynoucího závazku úhrady kompenzace z poskytování služby ve veřejném zájmu, poskytla města Liberec 215 mil. Kč a Jablonec nad Nisou 8,98 mil. Kč. Krajský úřad Libereckého kraje pak 33,13 mil. Kč a Dopravní sdružení obcí Jablonecka 38,85 mil. Kč na základě smluv o závazku veřejné služby. V roce 2011 dotovalo město MHD částkou o 11 mil. Kč méně než v roce předcházejícím. Viz graf č. 3.9.

Graf 3.9 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Liberci



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMLJ, a. s

Výsledkem hospodaření před zdaněním byl v roce 2011 zisk ve výši 2 411 tis. Kč. Vzhledem k tomu, že společnost obdržela od objednatelů veřejné služby cenové vyrovnání, které nedosáhlo výše prokazatelných nákladů, ani neumožnilo vytvořit přiměřený zisk k obnově dopravních prostředků, bylo kladného hospodářského výsledku dosaženo podnikatelskými aktivitami, hlavně reklamní a obchodní činností. Podnikatelské činnosti přispěly k úhradě části režijních nákladů MHD a umožnily dosažení zisku potřebného k doplnění sociálního fondu společnosti.

3.2.4 Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o.

Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o. (DSZO), zapsána v obchodním rejstříku dne 1. 1. 1995, je provozovatelem MHD na území měst Zlína a Otrokovice. Základní jmění

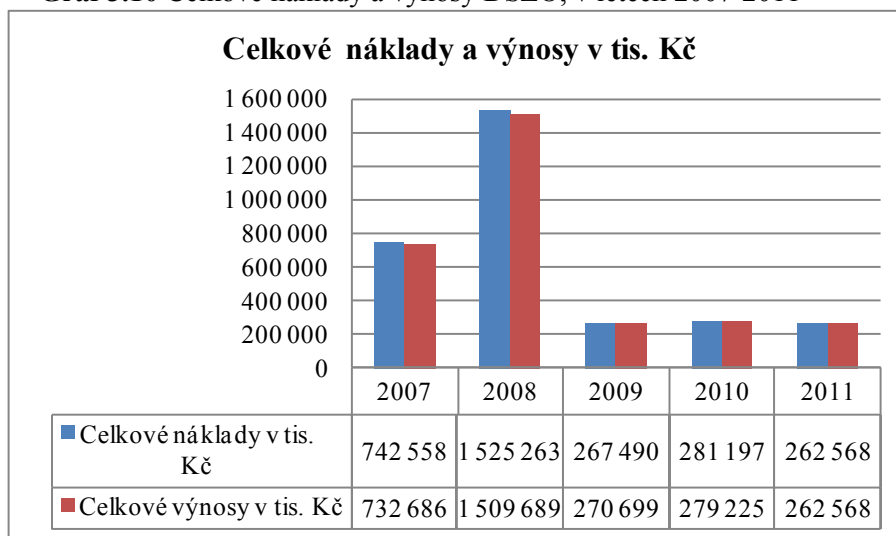
společnosti tvoří 153 020 000 Kč. Město Otrokovice je vlastníkem 13% obchodního podílu a Statutárnímu městu Zlín spolu s obcí Želechovice nad Dřevnicí náleží 87 % podílu, přičemž 97,54% spoluvlastnický podíl patří městu Zlínu, zbývajících 2,46 % podílu obci Želechovice nad Dřevnicí. DSZO uzavřela s výše jmenovanými obcemi smlouvy o úhradě prokazatelné ztráty z provozu MHD.

DSZO denně vypravuje 56 trolejbusových vozidel na 13 linkách dlouhých 108 km, s průměrným stářím trolejbusů 11 let a 37 autobusů na 13 linkách o délce téměř 128 km, které jsou v průměru necelých 9 let staré. V roce 2011 přepravil podnik více jak 35 milionů osob, najezdil přes 4,8 milionů kilometrů, přičemž více pasažérů přepravily trolejbusy (65 %).

Hospodaření Dopravní společnosti Zlín-Otrokovice, s. r. o

Hlavním předmětem činnosti DSZO je provozování MHD, které tvoří zhruba 80% podíl celkových výnosů. Celkové výnosy jsou složeny jednak z dotací na provoz MHD a jednak z tržeb MHD, zbýající část tvoří výnosy z vedlejší činnosti. Z hlediska celkových nákladů, v roce 2011 dosahovala jejich výše shodně částky celkových výnosů, tj. 262,5 mil. Kč⁵⁹ Kladného výsledku hospodaření dosáhla společnost v roce 2009 (3,2 mil. Kč). Graf č. 3.10 srovnává celkové náklady a celkové výnosy dosažené v období 2007-2011. Celkové náklady jsou tvořeny ze 49 % osobními náklady. Společnost zaměstnává v současné době 343 zaměstnanců, na jejichž mzdy a sociální odvody vynaložila 128 mil. Kč. Druhou nejvyšší výdajovou položku tvoří spotřeba materiálu, energie a služby. V procentuálním vyjádření dosahuje tato položka 35 % celkových nákladů (92,1 mil. Kč).

Graf 3.10 Celkové náklady a výnosy DSZO, v letech 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DSZO, s. r. o.

⁵⁹ Po odečtení 1 202 468 tis. Kč výnosů z depozitních směnek. V roce 2007 výnosy z depozitních směnek činily 481 437 tis. Kč.

Podobně jako ostatní dopravní podniky investoval DSZO nemalé finanční prostředky na nákup nových dopravních prostředků, modernizace a rekonstrukce majetku. Porovnejme výše investic DSZO za jednotlivé roky 2007-2011. Viz tabulka č. 3.8.

Tabulka 3.8 Investice do obnovy vozového parku, DSZO (v mil. Kč)

2007	2008	2009	2010	2011
57,6	28,8	9,2	11,8	9,1

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDPČR

Zatímco se počet přepravených cestujících ve sledovaném pětiletém období nijak významně neměnil, pohyboval se mezi 35 až 37 miliony osob (tabulka č. 3.9), vývoj tržeb zaznamenal výrazný pokles.

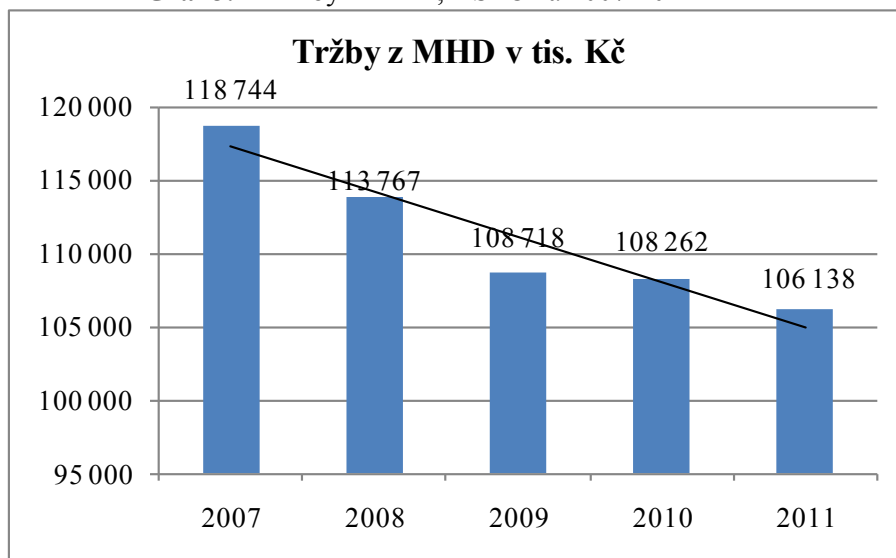
Tabulka 3.9 Počet cestujících MHD, DSZO za období 2007-2011 (v tis. osob)

2007	2008	2009	2010	2011
37 710	37 343	35 934	35 314	35 144

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DSZO, s. r. o.

V roce 2007 dosahovaly tržby z MHD částky téměř 119 mil. Kč, o čtyři roky později to bylo o 12 % méně, tedy 106 mil. Kč. Klesající trend tržeb sleduje graf č. 3.11.

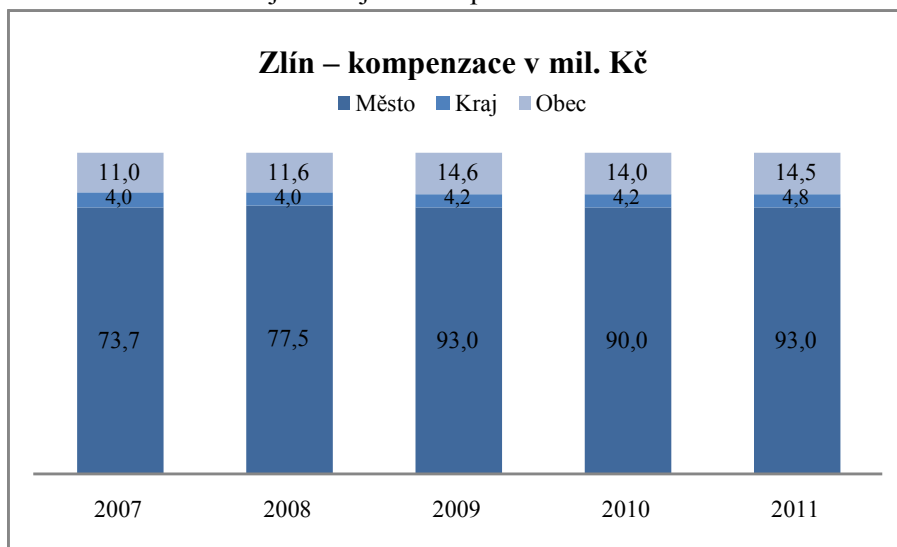
Graf 3.11 Tržby z MHD, DSZO za 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DSZO, s. r. o.

Výše dotace na provoz MHD se pohybuje v průměru kolem 103 mil. Kč. V roce 2007 celková dotace činila 89 mil. Kč a v roce 2011 to bylo již 112,3 mil. Kč. V roce 2011 byl zaznamenán 25% nárůst oproti roku 2007. Statutární město Zlín poskytlo téměř 93 mil. Kč ze svého rozpočtu. Obce Otrokovice a Želechovice pak dohromady přispěly částkou 14,5 mil. Kč. Zbývajících 4,8 mil. Kč šlo z rozpočtu Zlínského kraje. Graf 3.12 podává přehled výše kompenzace prokazatelné ztráty, kterou poskytla města Zlín, Otrokovice a Želechovice a Zlínský kraj v letech 2007-2011.

Graf 3.12 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Zlíně



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DSZO, s. r. o.

Mimo hlavní předmět činnosti vyvíjí společnost další podnikatelské aktivity, které jsou zdrojem příjmů a utlumují ztrátu vzniklou provozováním MHD. Jedná se zejména o reklamní činnost, opravárenskou činnost a prodej materiálu. Ostatní příjmy zahrnují výnosy z přepravy, kontroly, aktivace majetku, přijaté úroky apod. To vše tvoří cca 20 % celkových příjmů, tj. 44,2 mil. Kč.

3.2.5 Dopravní podnik ČSAD Havířov a. s.

Velkou dopravní společností, zabývající se osobní dopravou na území Moravskoslezského kraje je trojice společností ČSAD Frýdek-Místek a. s., ČSAD Karviná a. s. a ČSAD Havířov a. s. ČSAD Havířov a. s. zajišťuje MHD ve Statutárním městě Havířov a spojení s okolními obcemi Horní Bludovice, Albrechtice, Těrlicko, Horní Suchá a okrajově i Stonavu. Ve městech Šenov a Petřvald se linky havířovské MHD prolínají s linkami Dopravního podniku Ostrava a. s. Akciová společnost byla založena společností Fondu národního majetku České republiky dne 25. 4. 1992. Základní kapitál společnosti činí 152 185 000 Kč.

Z celkového počtu 50 autobusů jezdí v Havířově 35 autobusů na zemní plyn, čímž je město ojedinělé. Městská doprava je zajišťována na 23 linkách o celkové délce 239 km.

Vzhledem k tomu, že ekonomická data jsou ve vlastnictví provozovatele MHD a tudíž nejsou veřejně přístupná, bylo nutno oslovit a vyžádat si tuto dokumentaci od soukromého subjektu. Přes veškerou snahu a opakované výzvy směřované k vedení společnosti, nebylo dosaženo kýženého efektu a potřebné údaje o hospodaření podniku ČSAD Havířov a. s.,

i přes veškeré přísliby spolupráce, nebyly dodány. Materiál nebyl poskytnut, i přesto, že byl písemně přislíben diskrétní přístup a nezneužití těchto poskytnutých informací.

3.2.6 Dopravní podnik města Pardubic a. s.

MHD ve městě Pardubicích provozuje společnost Dopravní podnik města Pardubic a. s. (DPMP). Zakladatelem této společnosti, která je posledním pokračovatelem dopravců ve více, než půl století dlouhé historii hromadné dopravy města je Statutární město Pardubice. Firma byla zapsána do obchodního rejstříku dne 1. 7. 1995 a vlastní 100 % akcií v celkové hodnotě 182 081 000 Kč.

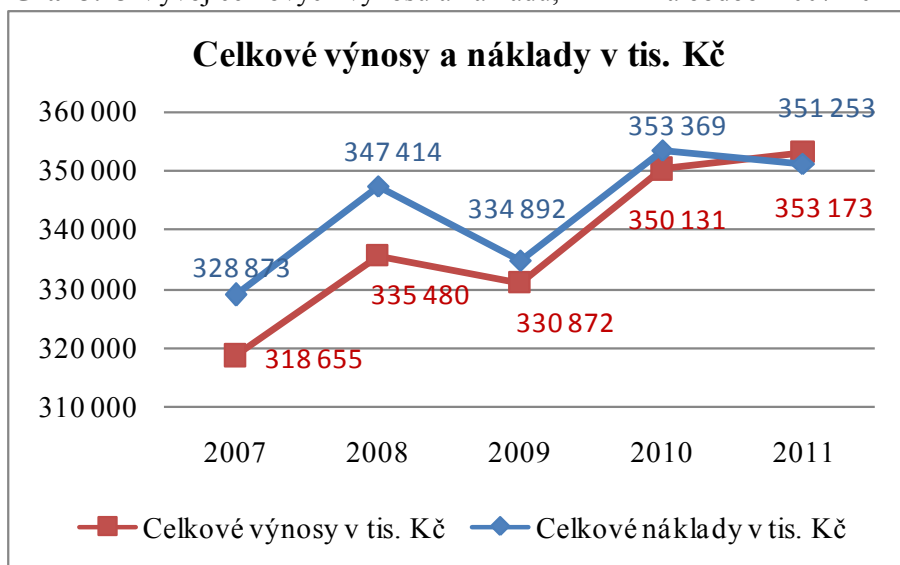
DPMP se zabývá zejména podnikáním v oblasti MHD, která je zajišťována provozováním autobusových a trolejbusových linek. Ročně převeze v průměru přes 26 milionů cestujících na 20 příměstských autobusových linkách o délce úctyhodných 430 km a 10 trolejbusových linkách, jejichž délka dosahuje 158 km. Vozový park pardubické MHD čítá celkem 130 vozů, 74 autobusů s průměrným stářím 6,6 roků a 56 trolejbusů, jejichž průměrné stáří překročilo 10 let. Kromě samotného území města o rozloze 77,71 km² zajišťuje DPMP dopravní spojení pro další obce jako jsou Rybitví, Černá u Bohdaneč, Mikulovice, Lázně Bohdaneč apod.

V péči DPMP a Pardubického spolku historie železniční dopravy je několik historických vozů. Dopravní podnik každoročně v létě vypravuje 2 nostalgické linky, autobusy se účastní nostalgických srazů. V roce 2011 získala společnost koncesi na provozování vnitrozemské vodní dopravy. Rozhodnutím Rady města Pardubic a současně Zastupitelstva města Pardubic získala společnost do dlouhodobého pronájmu (10 let) osobní motorovou loď „Arnošt z Pardubic“. Loď bylo nutné zrekonstruovat a v současné době je již v provozu.

Hospodaření Dopravního podniku města Pardubic a. s.

Za sledované období 2007-2011 společnost vykazovala záporný hospodářský výsledek, až na výjimku, kdy v roce 2011 dosáhla ročního účetního zisku ve výši 1 920 tis. Kč. Celkové výnosy za rok 2011 byly v porovnání s rokem 2010 vyšší o 3,04 mil. Kč, tj. o 0,09 %, pokud je budeme srovnávat s rokem 2007, zaznamenáme až 11% zvýšení. Rostoucí trend celkových výnosů je dobře vidět v grafu č. 3.13. Nejvyšší ztrátu za sledované období vykazovala společnost v roce 2007, kdy celkové náklady převýšily celkové výnosy o 10,2 mil. Kč. V letech 2009 a 2010 výsledek hospodaření zlepšoval, načež v roce 2011 dosáhl zisku. Z grafu je patrné, že se křivka výnosů dostává nad křivku nákladů.

Graf 3.13 Vývoj celkových výnosů a nákladů, DPMP za období 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMP a. s

Provozní náklady tvoří významný podíl celkových nákladů společnosti. Osobní – mzdové náklady včetně odvodů z mezd, představují nejvyšší skupinu nákladů. V roce 2011 dosáhly osobní náklady částky 155,7 mil. Kč, tj. 44,3 % celkových nákladů. Ve srovnání s rokem 2010 došlo k poklesu mezd o 1,26 mil. Kč, zásluhou snížení počtu zaměstnanců ze 421 na 412 zaměstnanců v roce 2011. Nejvyšší hodnota osobních nákladů za sledované období byla vykázána v roce 2009, konkrétně 162,3 mil. Kč při počtu 446 zaměstnanců. Druhou nejvyšší skupinu nákladů představuje výkonová spotřeba, ta zahrnuje spotřebu materiálu, energie, PHM⁶⁰, služeb apod. V roce 2011 se pohybovala na hranici 87,5 mil. Kč a největšího nárůstu doznala v roce 2008, kdy dosáhla částky 93,6 mil. Kč. V průměru výkonová spotřeba tvoří zhruba 26 % celkových nákladů.

Od roku 2008, kdy počet přepravených osob překročil 30 milionovou hranici, byl zaznamenán každoroční pokles cestujících MHD v průměru o 5 % na současných 26,3 mil. osob. Přehled o vývoji počtu cestujících udává tabulka č. 3.10.

Tabulka 3.10 Počet cestujících MHD, DPMP za období 2007-2011 (v tis. osob)

2007	2008	2009	2010	2011
28 740	30 378	28 419	27 744	26 296

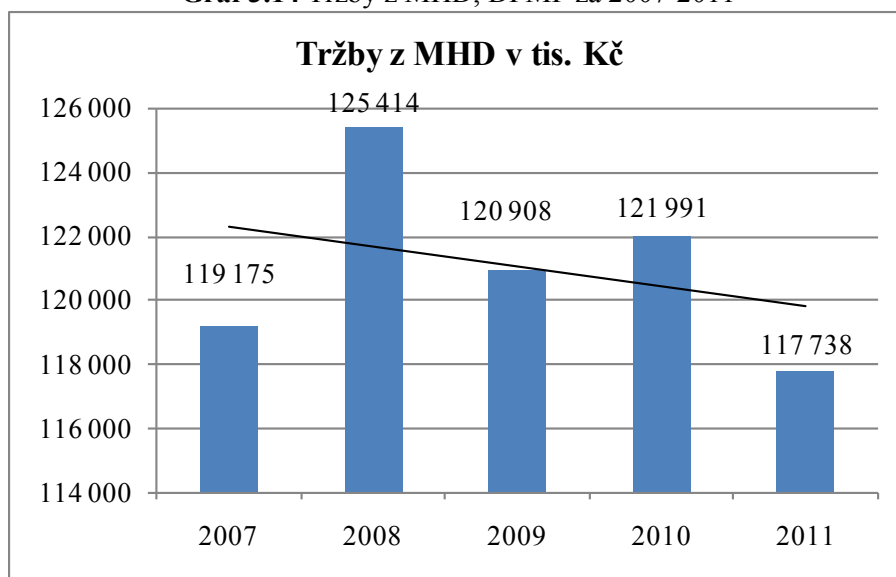
Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMP a. s

Pokles objemu přepravených cestujících se odrazil na snížení tržeb z MHD. V roce 2011 doznaly výnosy tržeb z MHD meziročního rozdílu téměř 4 %, resp. 4,3 mil. Kč. Přes zmiňovaný pokles přepravených osob, bylo v roce 2010 dosaženo vyšších tržeb oproti roku 2009 a to absolutně o 1,08 mil. Kč. „Příčinu tohoto jevu lze spatřovat v přeskupení cestujících z hlediska způsobu úhrady jízdného, konkrétně v odlivu cestujících využívající

⁶⁰ PHM-pohonné hmoty

časové jízdné a současně růstu skupiny cestujících, kteří hradí jízdné formou úhrady pro každou jízdu zvlášť.“⁶¹ Výše tržeb dosažených v jednotlivých letech obsahuje graf č. 3.14.

Graf 3.14 Tržby z MHD, DPMP za 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMP a. s

Z pohledu financování investic byl v roce 2011 obnoven a modernizován vozový park za 53,4 mil. Kč. Přehled poskytnutých finančních prostředků DPMP do obnovy vozového parku v letech 2007-2011 dává tabulka č. 3.11.

Tabulka 3.11 Investice do obnovy vozového parku, DPMP (v mil. Kč.)

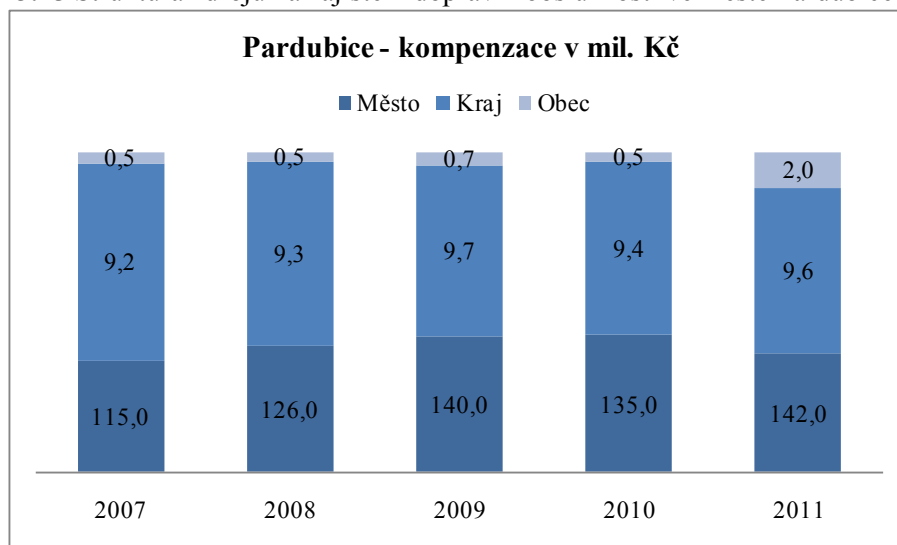
2007	2008	2009	2010	2011
55,0	64,3	57,1	35,7	53,4

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDPČR

DPMP zajišťuje dopravní obslužnost na území města Pardubic na základě Smlouvy o zajištění závazku veřejné služby ostatní dopravní obslužnosti na území města Pardubic na léta 2009-2018. Město Pardubice poskytlo DPMP v roce 2011 kompenzaci prokazatelné ztráty ve výši 142 mil. Kč. Krajský úřad Pardubického kraje a příměstské obce poskytly dotace za služby poskytované na základě smluv o závazku veřejné služby v celkové výši 11,6 mil. Kč (kraj 9,6 mil. Kč a obce 2 mil. Kč). Ve srovnání s předchozími roky lze konstatovat, že město Pardubice každoročně zvyšuje dotace na dopravní obslužnost, s výjimkou roku 2010, kdy naopak došlo k meziročnímu poklesu o 5 mil. Kč. Zatímco u kraje nebyla zaznamenána významná změna, u příměstských obcí v roce 2011 byl sledován 25% nárůst oproti roku 2010. Viz graf č. 3.15.

⁶¹ Úvodní slovo předsedy představenstva Ing. Jaroslava Mojžíše. Výroční zpráva 2010.

Graf 3.15 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Pardubice



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMP a. s

3.2.7 Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.

Akciová společnost Dopravní podnik města Ústí nad Labem (DPMUL) byla založena dne 1. 1. 1997 jako nástupce zrušeného státního podniku Dopravní podnik města Ústí nad Labem. Zakladatelem a jediným akcionářem je Statutární město Ústí nad Labem. Základní kapitál činí 675 000 000 Kč.

Dopravní podnik zajišťuje zejména provoz hromadné dopravy ve městě Ústí nad Labem a jeho blízkém okolí, k čemuž disponuje vozovým parkem autobusovým a trolejbusovým. Od listopadu 2010 je rovněž provozovatelem dopravy na lanové dráze na Větruši. V oblasti přepravy osob zajišťuje i smluvní dopravu v ústecké aglomeraci. K dalším aktivitám Dopravního podniku patří mj. provoz autoškoly, stanice technické kontroly, čerpací stanice a odtahové služby pro potřeby města Ústí nad Labem.

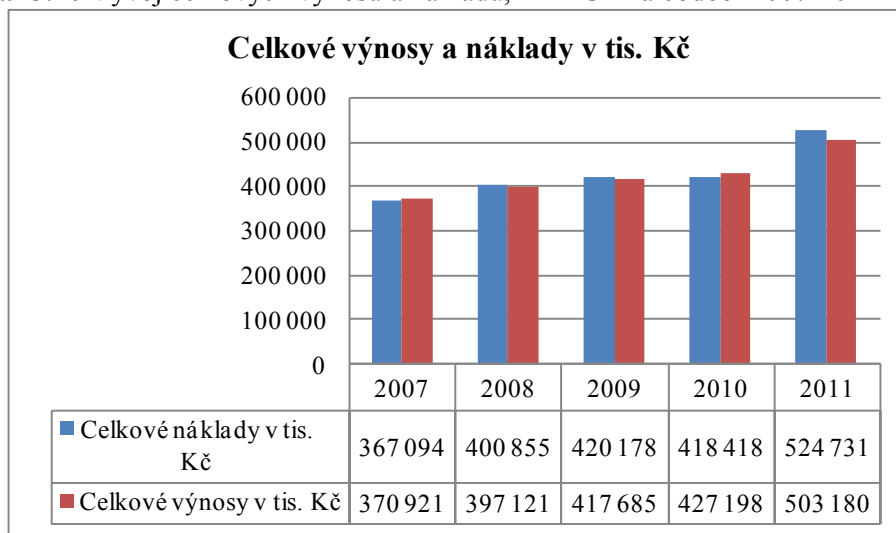
DPMUL, který provozuje 23 autobusových a 11 trolejbusových linek v roce 2011 přepravil více jak 51 milionů cestujících s celkovou délkou 7,28 milionu kilometrů s 60% podílem převezených trolejbusovou dopravou (30,9 milionů osob). Počet autobusů ústecké MHD čítá 75 kusů s průměrným stářím 11 let. Trolejbusů jezdí městem 70, z tohoto počtu je 6 trolejbusů ve vlastnictví města Ústí nad Labem. Průměrné stáří trolejbusů je 18,1 let.

Hospodaření Dopravního podniku města Ústí nad Labem a. s.

Akciová společnost v roce 2011 dosáhla hospodářského výsledku po zdanění ve výši -21,55 mil. Kč, což prezentuje nejhorší hospodaření ve sledovaném období 2007-2011. V letech 2007 a 2010 společnost vykazovala kladný hospodářský výsledek. Výsledek hospodaření za rok 2009 v porovnání s předcházejícím účetním obdobím na straně nákladů vykazuje nárůst o 1,46 %, tj. o 6,0 mil. Kč.

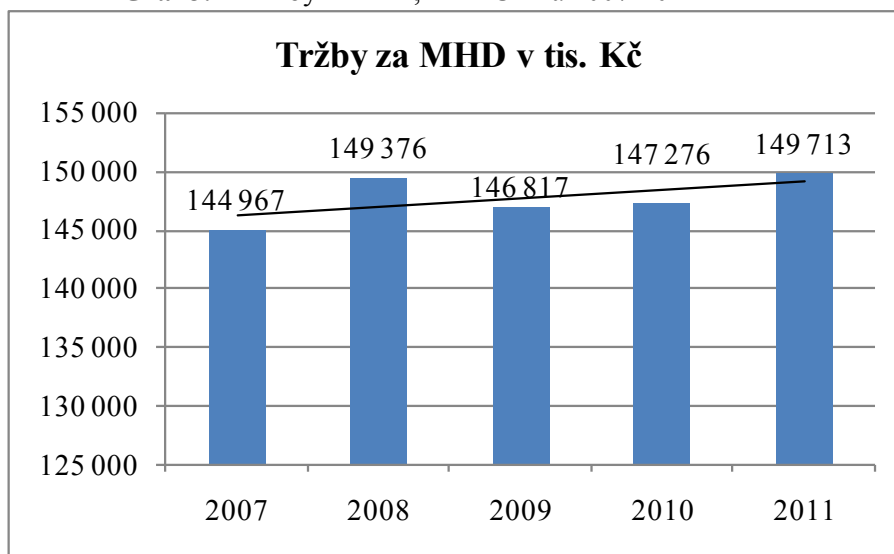
Celkové výnosy ovlivňující hospodaření společnosti v roce 2011 dosáhly zvýšení oproti roku 2010, a to o cca 76 mil. Kč (17,8 %), tento rozdíl byl především způsoben prodejem nafty smluvním partnerům. V roce 2009 dosáhly celkové výnosy částky 417,7 mil. Kč, což představuje zlepšení proti roku 2008 o 20,5 mil. Kč, resp. o 5,18 % (viz graf č. 3.16). Meziroční porovnání nákladové strany vykazuje nárůst o 25,41 % (106 mil. Kč) v roce 2011. Tento mohutný růst je evidován zejména v důsledku rozvoje externí činnosti DPMUL prodeje nafty smluvním partnerům. Tento nárůst nákladů je kompenzován na straně výnosů nad míru nákladů a pomáhá tak ke zlepšování hospodářského výsledku společnosti. Za rok 2009 s porovnáním dvou po sobě jdoucích let výsledek hospodaření na straně nákladů vykazuje nárůst o 19,32 mil. Kč oproti roku 2008, resp. o 53,08 mil. Kč oproti roku 2007. Podíl osobních nákladů k celkovým nákladům za období 2007-2011 je tvořen v průměru 42 %. Dopravní podnik zaměstnával v roce 2011 celkem 490 zaměstnanců, z čehož 250 bylo řidičů MHD. V porovnání s rokem 2009, kdy byl podnikem zaměstnán největší počet řidičů, byl stav řidičů v roce 2011 o 36 osob méně. V oblasti nákladů za spotřebu energie, materiálu a služby byl v roce 2011 znamenán meziroční nárůst o 17,1 mil. Kč (11,9 %). Výkonová spotřeba se v průměru pohybuje nad 144 mil. Kč, což představuje 34 % celkových nákladů. Graf č. 3.16 porovnává celkové náklady a výnosy dosažené v letech 2007-2011.

Graf 3.16 Vývoj celkových výnosů a nákladů, DPMUL za období 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMUL a.s.

Tržby z MHD v roce 2011 zaznamenaly růst ve výši 1,7 % (2,44 mil. Kč) oproti roku 2010. Nejnižší úrovně dosáhly v roce 2007 s částkou 145 mil. Kč. Trend vývoje tržeb má mírně rostoucí charakter, což je patné z grafu č. 3.17.

Graf 3.17 Tržby z MHD, DPMUL za 2007-2011

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMUL a.s

V roce 2011 bylo převezeno na 11 trolejbusových a 23 autobusových linkách 51,1 milionů cestujících, což proti roku 2010 představuje snížení počtu cestujících o 0,4 %. Z tabulky č. 3.12 lze vysledovat, že se počet přepravených cestujících v letech 2007-2011 nijak výrazně nemění a pohybuje se v rozmezí 51-52 milionů přepravených osob.

Tabulka 3.12 Počet cestujících MHD, DPMUL za období 2007-2011 (v tis. osob)

2007	2008	2009	2010	2011
52 318	51 767	51 393	51 265	51 087

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMUL a.s

Z průměrného stáří trolejbusů 18,1 let a autobusů 11 let lze konstatovat, že je potřeba omladit vozový park. V této oblasti má být realizován integrovaný plán rozvoje města v oblasti veřejné dopravy – projekt IPRM⁶² mobilita, který byl připravován společně s pracovníky Odboru strategického rozvoje Magistrátu města Ústí nad Labem. Součástí projektu je nákup 26 moderních nízkopodlažních trolejbusů a účast dopravního podniku na programech EU, kde se společnost uchází o přidělení dotace v řádu stovek milionů Kč na modernizaci trolejbusové a autobusové dopravy.

V rámci pravidelné obnovy vozového parku autobusů nakoupil podnik v roce 2011 jeden nízkopodlažní kloubový autobus, který je poháněn ekologickým pohonem na stlačený zemní plyn. K posílení trolejbusové trakce byly zakoupeny dva nízkopodlažní trolejbusy a čtyři již použité trolejbusy od jiných dopravních podniků. Následující tabulka č. 3.13 poskytuje přehled výše investic do modernizace vozového parku uskutečněných DPMUL v letech 2007-2011.

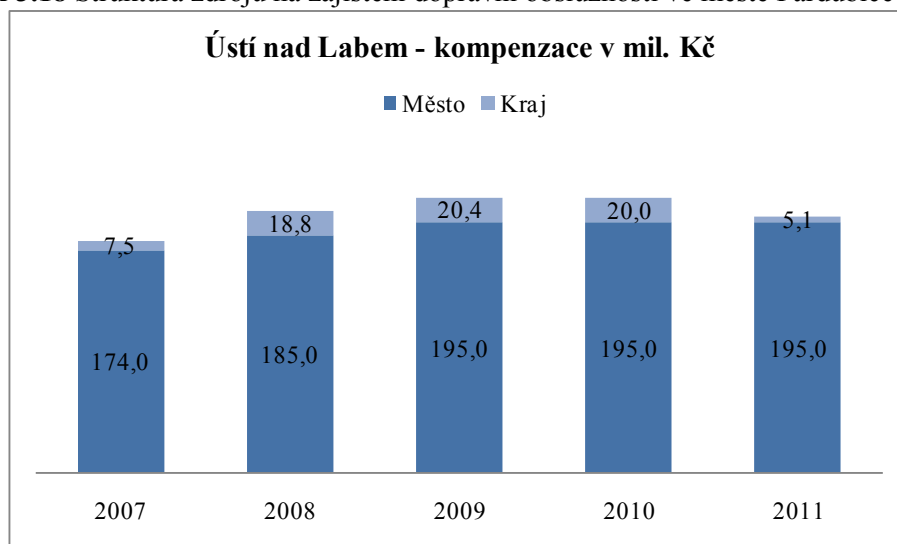
⁶² IPRM-Integrované plány rozvoje města

Tabulka 3.13 Investice do obnovy vozového parku, DPMUL (v mil. Kč.)

2007	2008	2009	2010	2011
13,9	21,0	22,2	49,7	43,7

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDPČR

Ztráta z provozu veřejné linkové dopravy byla v drtivé většině hrazena od dvou zadavatelů dopravní obslužnosti. V příměstské oblasti Krajským úřadem Ústeckého kraje a v MHD magistrátem Statutárního města Ústí nad Labem. S městem uzavřel DPMUL v roce 2009 dlouhodobou desetiletou smlouvu o dopravní obslužnosti, která zohledňuje i přiměřený zisk. Již po tři roky přispívá město shodnou částku 195 mil. Kč na zajištění dopravní obslužnosti na svém území. Viz graf č. 3.18.

Graf 3.18 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Pardubice

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMUL a.s.

Dopravní podnik také provozuje od 1. 7. 2010 lanovou dráhu, která spojuje střed města s areálem výletního zámečku Větruše. Cestujícím se nabízejí dvě kabiny putující po trase dlouhé 330,4 m s převýšením 50,1 m. Do každé kabiny se vejde 15 osob a jízdní doba je 1,5 minuty. Základní jízdné na lanové dráze je 18 Kč, obousměrné pak 34 Kč. V roce 2011 bylo přepraveno 309 582 osob. Tržby za jízdné činily 3,8 mil. Kč za celkem uskutečněných 27 362 jízd. Magistrát města Ústí nad Labem dotoval provoz částkou 1,84 mil. Kč.

3.2.8 Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s.

Obchodní společnost Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s. (DPMHK) vznikla podepsáním zakladatelské smlouvy dne 17. 3. 1997, rozhodnutím Krajského soudu v Hradci Králové pak byla společnost zapsána do obchodního rejstříku dne 1. 4. 1997. Společnost je právním nástupcem bývalého státního podniku Dopravní podnik města Hradce Králové.

Základní jmění společnosti tvoří 713 004 000 Kč. Jediným akcionářem je Statutární město Hradec Králové.

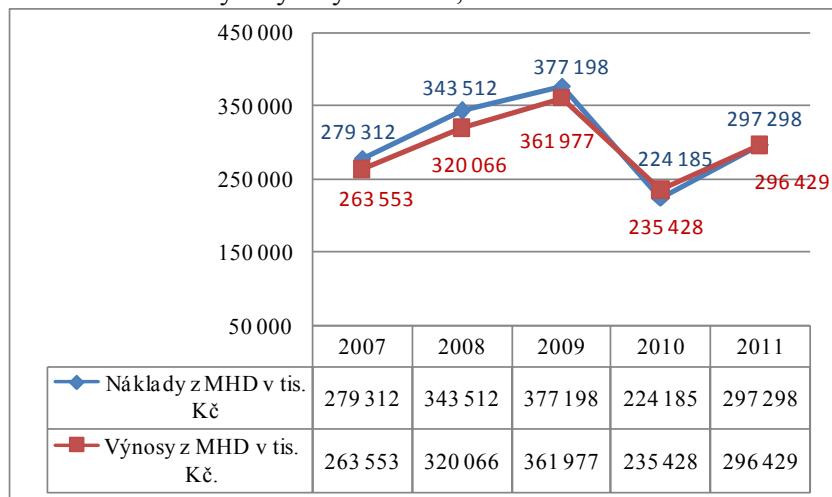
Hlavní činností DPMHK je provozování MHD ve Statutárním městě Hradci Králové a příměstských obcích Vysoká nad Labem, Lochenice, Předměřice nad Labem, Stěžery a Stěžírky, Divec a Běleč nad Orlicí. MHD je zabezpečována trolejbusy a autobusy, které jsou v majetku společnosti. Dopravní obslužnost ve městě je zajišťována na základě Smlouvy na veřejné služby a úhrady prokazatelné ztráty z provozu městské hromadné dopravy pro roky 2009 až 2018, kterou město uzavřelo s DPMHK v roce 2009.

DPMHK provozuje 36 autobusových linek s celkovou provozní délkou přes 278 km a 5 trolejbusových linek o délce 36 km. Tyto dopravní prostředky v roce 2011 společně najezdily 6,2 milionů km, z toho 4,5 milionů autobusy a převezly 37,7 milionů cestujících. Vozový park společnosti čítá 96 autobusů s průměrným stářím 8,3 roku a 37 trolejbusů, jejichž průměrné stáří je 7 let. DPMHK provozuje také Turistický hradecký vláček, který nabízí 3 poznávací komentované trasy, které vedou centrem města a seznamují účastníky jízdy s významnými místy města a přibližují jejich historii. V každém ze tří vagónků je 12 míst k sezení. Linky jsou v provozu od dubna do září. Základní cena jízdného činí 60 Kč na osobu.

Hospodaření Dopravního podniku města Hradce Králové, a. s.

Hlavním předmětem činnosti DPMHK je provozování MHD, které tvoří v průměru 77% podíl celkových výnosů. Za sledované období byl provoz MHD ztrátový, pouze v roce 2010 byl hospodářský výsledek z hlavní činnosti kladný, dosáhl zisku 11,2 mil. Kč, v tomto roce společnost snížila náklady o 153 mil. Kč oproti roku 2009. Celkové výnosy zahrnují kompenzaci, ta v průměru činí 141 mil. Kč. Z grafu č. 3.19 je zřejmé, že nejvyšších výnosů z MHD bylo dosaženo v roce 2009 (362 mil. Kč).

Graf 3.19 Náklady a výnosy za MHD, DPMHK za období 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMHK, a. s.

V letech 2007-2011 se počet cestujících MHD meziročně příliš neměnil, průměrný počet přepravených osob za posledních pět let je 37,6 milionů. Tabulka 3.14 podává přehled počtu cestujících MHD v letech 2007-2011.

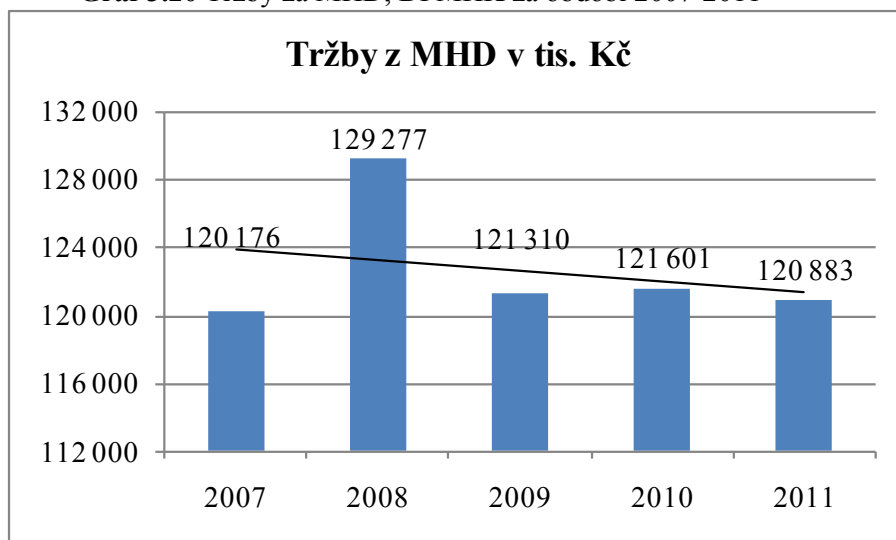
Tabulka 3.14 Počet cestujících MHD, DPMHK za období 2007-2011 (v tis. osob)

2007	2008	2009	2010	2011
38 224	37 237	37 030	37 897	37 778

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDP ČR

Pětiletý vývoj tržeb z MHD vykazoval sestupnou tendenci, viz graf č. 3.20. K výraznějšímu nárůstu došlo pouze v roce 2008, kdy tržby meziročně vzrostly o 7,5 % a dosáhly částky 129,3 mil. Kč. V následujících letech objem tržeb klesal, v roce 2011 dosáhl velikosti 120,9 mil. Kč.

Graf 3.20 Tržby za MHD, DPMHK za období 2007-2011



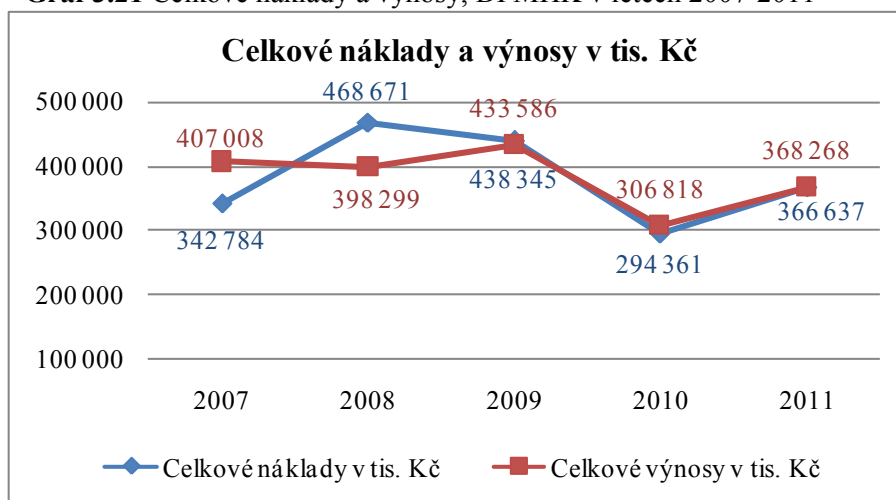
Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMHK, a. s.

Vedle hlavní činnosti vykonává DPMHK další podnikatelskou činnost. V roce 2011 za provoz Terminálu hromadné dopravy v Hradci Králové společnost utřžila 15,3 mil. Kč, o rok dříve 14,6 mil. Kč. Zájezdová doprava spolu s provozem čerpací stanice tvořila 18% podíl celkových tržeb (celkem 33,4 mil. Kč v roce 2011). Mezi další činnosti společnosti patří reklamní a propagační činnost, výroba městského mobiliáře, autoškola a opravy motorových vozidel. Objem tržeb z těchto činností činil v roce 2011 celkem 18,64 mil. Kč, což představuje 19% podíl celkových tržeb. Tržby z provozování Turistického hradeckého vláčku činily 353 tis. Kč.

Vývoj celkových nákladů i celkových výnosů v letech 2007-2011 má lehce klesající charakter. Ztráta vykazovaná v roce 2008 dosáhla výše 70,4 mil. Kč. V letech 2007, 2010

a 2011 se výsledek hospodaření pohyboval v kladných číslech. Vývoj celkových nákladů a výnosů za sledované období podává graf č. 3.21.

Graf 3.21 Celkové náklady a výnosy, DPMHK v letech 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMHK, a. s.

Mzdové náklady představují skupinu s nejvyššími náklady, ty spolu s náklady na sociální a zdravotní pojištění tvořily v roce 2011 celkem 160,4 mil. Kč, což představuje 44 % celkových nákladů. Počet zaměstnanců v tomto roce činil 410 osob. Z celkového počtu zaměstnanců je více jak 55 % řidičů MHD. Výkonová spotřeba byla v roce 2011 nejvyšší

za sledované období. V roce 2011 zaznamenala 22% nárůst oproti roku 2007. Její průměrná výše činí 117,5 mil. Kč a tvoří 31% podíl k celkovým nákladům.

Od roku 2011 probíhá pětietapová obnova vozového parku trolejbusů na základě schváleného projektu ROP NUTS II Severovýchod spolufinancovaného EU z Evropského fondu pro regionální rozvoj. V roce 2011 byly realizovány dvě etapy, jež představovaly nákup 17 kusů trolejbusů. Celkem byla poskytnuta dotace v roce 2011 na dvě etapy projektu ve výši 70,2 mil. Kč. Na základě vlastního programu obnovy vozidel MHD investoval DPMHK v letech 2007-2011 celkem částku 348 mil. Kč. Tabulka č. 3.15 podává přehled o investicích DPMHK do obnovy vozového parku v letech 2007-2011.

Tabulka 3.15 Investice do obnovy vozového parku, DPMHK (v mil. Kč.)

2007	2008	2009	2010	2011
46,4	50,8	34,4	22,0	194,8

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva SDP ČR

Na základě Smlouvy uzavřené mezi Statutárním městem Hradec Králové a DPMHK poskytlo město ze svého rozpočtu na krytí prokazatelné ztráty z provozu MHD v roce 2011 151 mil. Kč. Ve srovnání s rokem 2007 je to 22 mil. Kč více (17 %). Konkrétní číselné údaje poskytnuté kompenzace za jednotlivé roky 2007-2011 uvádí tabulka č. 3.16.

Tabulka 3.16 Výše kompenzace poskytnuté s. m. Hradec Králové (v mil. Kč)

2007	2008	2009	2010	2011
129	130	146	148	151

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMHK, a. s.

V roce 2011 Krajský úřad Královéhradeckého kraje poskytl na dopravní obslužnost do obcí Vysoká nad Labem, Lochenice a Běleč nad Orlicí dotaci v souhrnné výši 270 255 Kč. V letech 2007-2008 DPMHK nezajišťoval dopravní obslužnost do obce Běleč nad Orlicí, z tohoto důvodu byly dotace nižší (viz tabulka č. 3.17).

Tabulka 3.17 Výše kompenzace poskytnuté KÚ Královéhradeckého kraje (v Kč)

2007	2008	2009	2010	2011
239 661	250 568	300 785	309 971	270 255

Vlastní zpracování, zdroj Výroční zpráva DPMHK, a. s.

K posouzení ekonomického vývoje dopravních podniků bylo sledováno pětileté období. Na základě analýzy ekonomických dat bylo zjištěno, že se náklady během let stále zvyšují. Naproti tomu byl zaznamenán klesající trend počtu přepravených osob MHD. K nárůstu nákladů dopravců může dojít z důvodu růstu cen pohonných hmot, zvyšováním mzdových nákladů a růstem ostatních přímých a režijních nákladů. Významnou skupinou nákladů jsou odpisy vozidel. Položka odpisů je ovlivňována požadovaným průměrným stářím vozového parku, které se snižuje a kvalitativními požadavky objednatele. Ve vozidlech je budována klimatizace, zvyšuje se podíl nízkopodlažních autobusů apod. Dopravní podniky využívají dotační prostředky státu a EU. Zvláštní zřetel je kladen na podporu vozidel na ekologický pohon. Výše podpory státu na obnovu vozového parku je poskytována formou fixní částky, která dosahuje maximálně 30 % z pořizovací ceny vozidla.⁶³ V případě, že dopravní podniky nákup nových vozidel samofinancují, zvyšuje se položka odpisů.

⁶³ ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Str. 44

4 HODNOCENÍ EKONOMIKY ZAJIŠŤOVÁNÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY DOPRAVNÍMI PODNIKY VE VYBRANÝCH MĚSTECH

I když MHD je v každém městě organizována i financována samostatně, mají dopravci řadu společných záležitostí a problémů:

- provozují podobná vozidla,
- podobné řídicí a odbavovací systémy a řadu dalších technických zařízení,
- řídí se stejnou legislativou,
- řeší podobné organizační problémy.

Tato kapitola srovnává dopravní podniky na základě níže zvolených kritérií a ukazatelů.

Pro hodnocení dopravy je možno použít množství hodnotících kritérií, a ta lze rozdělit do tří skupin.

Byla zvolena tato kritéria:

- a) *provozní kritéria*: kritéria, které souvisejí s provozem, bez závislosti na dopravních a finančních výkonech, např. časová dostupnost zastávek či centra města, charakteristiky dopravní sítě MHD;
- b) *výkonová kritéria*: kritéria hodnotící výkon dopravy, např. ujeté vozové km, místové km, osobové km za určité časové období;
- c) *ekonomická kritéria*: se zabývají náklady vzniklými provozováním dopravy vztahenými na výkony dopravy, např. náklady za spotřebovaný materiál, nákup pohonných hmot, osobní náklady, spotřebované služby.⁶⁴

4.1 Provozní kritéria

Dopravní proces je charakterizován nabídkou dopravy a je soustavou ukazatelů tzv. provozu a provozních výkonů. Tyto ukazatele jsou spojovacím článkem mezi dopravou a náklady dopravního podniku, neboť jejich velikost určuje velikost nákladů spojených s přemísťováním osob. Provozní výkony vozů v osobní dopravě vycházejí z:

- doby obratu dopravního prostředku MHD,
- jízdního výkonu vozidla v ujetých kilometrech,
- technické rychlosti (km/h) vozidla v městském provozu,
- provozní délky dopravní sítě MHD,
- provozní délky linek,
- průměrné vzdálenosti mezi zastávkami linek na dopravní síti,

⁶⁴ OLIVKOVÁ, Ivana. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online]. 2007[cit. 2013-02-05]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf

- hustoty dopravní sítě.⁶⁵

4.1.1 Hustota dopravní sítě

Z výše uvedených kritérií bylo zvoleno, jako vhodné pro komparaci měst, kritérium hustoty dopravní sítě. Hustota dopravní sítě vyjadřuje počet kilometrů provozní délky dopravní sítě připadajících na 1 km² plochy obsluhované oblasti a vypočítá se dle vzorce:⁶⁶

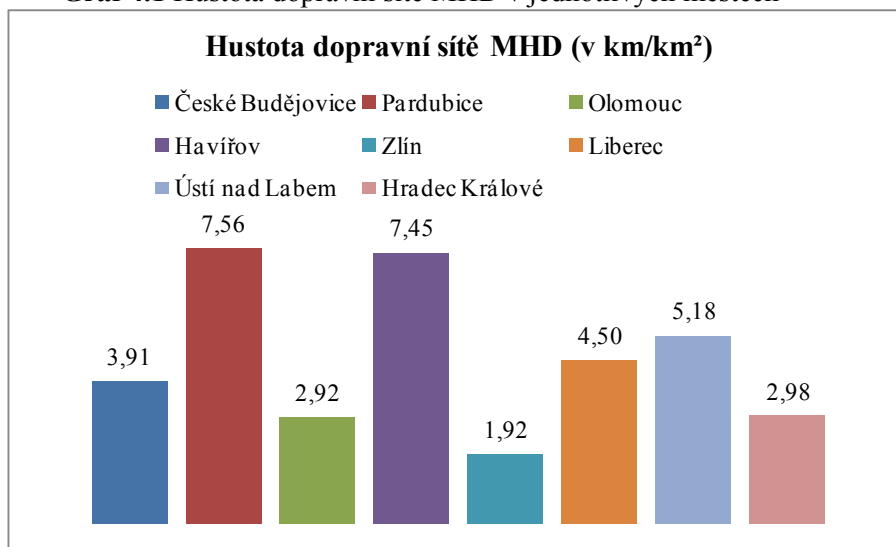
$$\delta = \frac{L}{S} \quad [\text{km/km}^2]$$

Kde:

δ	hustota dopravní sítě MHD [km/km ²]
L	provozní délka dopravní sítě MHD [km]
S	plocha dopravní oblasti [km ²]

Z pohledu vybraných statutárních měst **nejhustší** dopravní síť MHD mají města Pardubice (7,56 km/km²) a Havířov (7,45 km/km²). Oproti tomu **nejřidší** dopravní síť je ve městě Zlíně (1,92 km/km²). Přehled hustoty dopravní sítě MHD ve sledovaných městech v roce 2011 podává graf č. 4.1.

Graf 4.1 Hustota dopravní sítě MHD v jednotlivých městech



Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, oficiální webové stránky měst

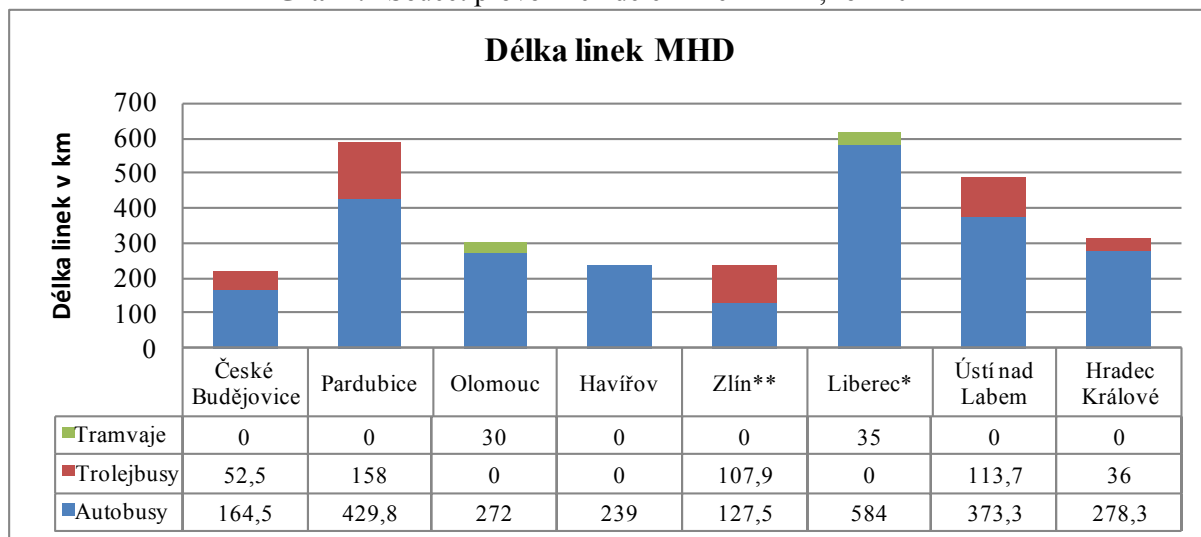
⁶⁵ MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. Str. 5

⁶⁶ OLIVKOVÁ, Ivana. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online]. 2007[cit. 2013-02-05]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf

4.1.2 Provozní délka linek

Provozní délka linky je vzdálenost měřená podle os dopravní cesty, po které je vedena linka mezi výchozí a konečnou zastávkou. Graf č. 4.2 obsahuje součet provozních délek všech pravidelných linek MHD ve vybraných městech. Mezi městy dosahují jednoznačně **největší délky** města Liberec s celkovou délkou linek 619 km a Pardubice s 588 km. Naopak s délkou 217 km se České Budějovice umístily na posledním místě.

Graf 4.2 Součet provozních délek linek MHD, rok 2011



Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

* údaje platí pro Liberec a Jablonec

** údaje platí pro Zlín a Otrokovice

Pardubice s počtem 20 autobusových linek, jejichž délka je 430 km, mají **nejdelší průměrnou délku linek** – 21,5 km. Následuje Ústí nad Labem, jejichž průměrná délka dosahuje 16,3 km. V Olomouci, Českých Budějovicích a Havířově jezdí autobusy na linkách s průměrnou délkou od 10-12 km. Nejkratší linky mají v Hradci Králové, ty v průměru měří 7,7 km.

Cenové tarify za MHD se mimo jiného odvíjejí od celkové délky provozovaných linek. Došlo k porovnání cen měsíčního a čtvrtletního občanského jízdného v návaznosti na délku linek provozovaných jednotlivými dopravními podniky. V případě měsíčního jízdného nebyl zjištěn výrazný rozdíl mezi dopravními podniky.

Tabulka 4.1 Poměrná cena měsíčního a čtvrtletního občanského jízdného k celkové délce linek

Město	Jízdné/délka linky celkem	
	měsíční jízdné	čtvrtletní jízdné
České Budějovice	1,75 Kč	4,70 Kč
Pardubice	0,74 Kč	1,99 Kč
Olomouc	1,16 Kč	2,98 Kč
Havířov	1,05 Kč	2,85 Kč
Zlín	1,61 Kč	4,21 Kč
Liberec	0,89 Kč	2,34 Kč
Ústí nad Labem	1,10 Kč	2,86 Kč
Hradec Králové	1,34 Kč	3,56 Kč

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, VZ SDP ČR

Poměrná cena měsíčního jízdného k celkové délce linek se pohybuje v rozmezí 0,74 Kč – 1,75 Kč. Jinak je tomu u čtvrtletního jízdného. V Pardubicích přijde čtvrtletní jízdné na 1 km linky na 1,99 Kč, což představuje **nejlevnější jízdné na 1 km linky**. Oproti tomu v Českých Budějovicích je to 4,70 Kč. Tabulka č. 4. 1 porovnává poměrné ceny měsíčního a čtvrtletního občanského jízdného, platného v roce 2012, k celkové délce linek mezi jednotlivými dopravními podniky.

4.2 Výkonová kritéria

Při analýze jakéhokoliv dopravního podniku lze dospět k vymezení jednotlivých systémů, které jsou pro přemísťovací činnost rozhodující a liší se svou náplní od obecných pravidel podnikové ekonomiky. Provozně ekonomický systém v dopravním podniku lze charakterizovat přepravními výkony vyjadřujícími požadavky zákazníků a jejich kvantifikaci. Ke kvantifikaci požadavků zákazníků existují ukazatele přepravy:⁶⁷

- přepravní výkon v osobových kilometrech,
- ujeté vozové km,
- místové km,
- přepravní vzdálenost,
- obsaditelnost vozidla v osobách /vozidlo.

4.2.1 Přepravní výkony – přepravené osoby

Celkový počet přepravených osob dopravní podniky zjišťují výpočtem dle metodiky MDČR z údajů o prodeji jízdného. Počet přepravených cestujících s jízdenkou pro jednotlivou jízdu se stanoví podle vzorce:

1 vydaná jízdenka = 1 přepravená osoba, a to bez ohledu na druh tarifu a cenu jízdného.

⁶⁷ MELICHAR, Vlastimil, JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika dopravního podniku*. Str. 6

Počet přepravených cestujících na jízdenky časové se stanoví podle počtu prodaných kuponů (známek) ve sledovaném období podle vzorce:⁶⁸

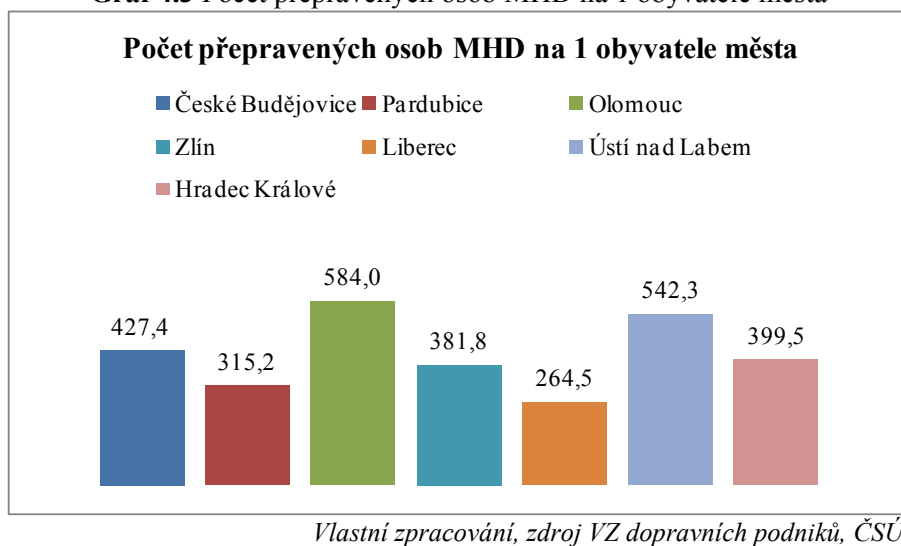
$$J = \Sigma(K \times L)$$

Kde:

- J** počet přepravených cestujících na časové předplatní jízdenky
Σ součet přepravených osob za jednotlivé druhy cenných kuponů
K počet prodaných cenných kuponů (známek) jednotlivého druhu
L norma přepravených cestujících na jednotlivý cenný kupon dle následujícího

K objektivnímu posouzení počtu přepravených osob MHD v jednotlivých městech, je potřeba vzít v úvahu, pro jak velký počet obyvatel města dopravní podniky zajišťují MHD. Následující graf sleduje podíl průměrného počtu obyvatel v jednotlivých městech za období 2007-2011 a průměrného počtu přepravených osob za stejné období. Výsledkem je průměrný počet osob cestujících MHD, který připadne na 1 obyvatele daného města. Z grafu č. 4.3 vyplývá, že **nejvíce využívají MHD** obyvatelé měst Olomouce a Ústí nad Labem, naopak nejméně v Liberci.

Graf 4.3 Počet přepravených osob MHD na 1 obyvatele města



4.2.2 Ujeté vozové a místové kilometry

Dle pokynů MDČR pro vyplňování statistického výkazu se ujeté vozové km stanovují na základě jízdních řádů a délky linek. V případě místových km se vykazuje nabídnutá

⁶⁸ MDČR. *Metodické pokyny ke zpracování Dop (MDS) 4- 04-sydos.cz*. [online]. 2010. [cit. 2013-03-08]. Dostupné z: <http://www.sydos.cz/cs/sb11/res11/p1111404.rtf>

přepravní práce, vyjádřena součtem součinu vozových km a statistické obsaditelnosti jednotlivých typů autobusů za sledované období.⁶⁹

Dopravní podniky vykazovaly ve svých výročních zprávách za rok 2011 údaje o dopravních výkonech, které obsahuje následující tabulka č. 4.2.

Tabulka 4.2 Ujeté vozové a místové km vozidly sledovaných dopravních podniků v roce 2011

Dopravní podnik	Ujeté vozové km v tis.				Místové km v tis.			
	Autobusy	Trolejbusy	Tramvaje	Celkem	Autobusy	Trolejbusy	Tramvaje	Celkem
České Budějovice	3 410	2 239	0	5 649	291 974	268 670	0	560 644
Pardubice	3 350	2 341	0	5 691	334 419	209 483	0	543 902
Olomouc	3 795	0	2 316	6 111	333 878	0	284 177	618 055
Zlín-Otrokovice	1 713	3 110	0	4 823	122 527	317 832	0	440 359
Liberec-Jablonec/N	5 890	0	2 372	8 262	549 583	0	260 436	810 019
Ústí nad Labem	3 642	3 632	0	7 274	291 471	446 074	0	737 545
Hradec Králové	4 530	1 682	0	6 212	345 657	145 752	0	491 409

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, VZ SDP ČR

Bylo podstatné zjistit, jak velký počet osob přepraví jednotlivé podniky na 1 ujetý km. Výpočtem bylo zjištěno, že **nejvíce cestujících na 1 km** přepravil DPMO, konkrétně v průměru za období 2007-2011 celkem 9,5 osob. Naproti tomu v Liberci bylo přepraveno nejméně osob na 1 km (4,2 osoby). Viz tabulka č. 4.3.

Tabulka 4.3 Počet přepravených osob na 1 ujetý km

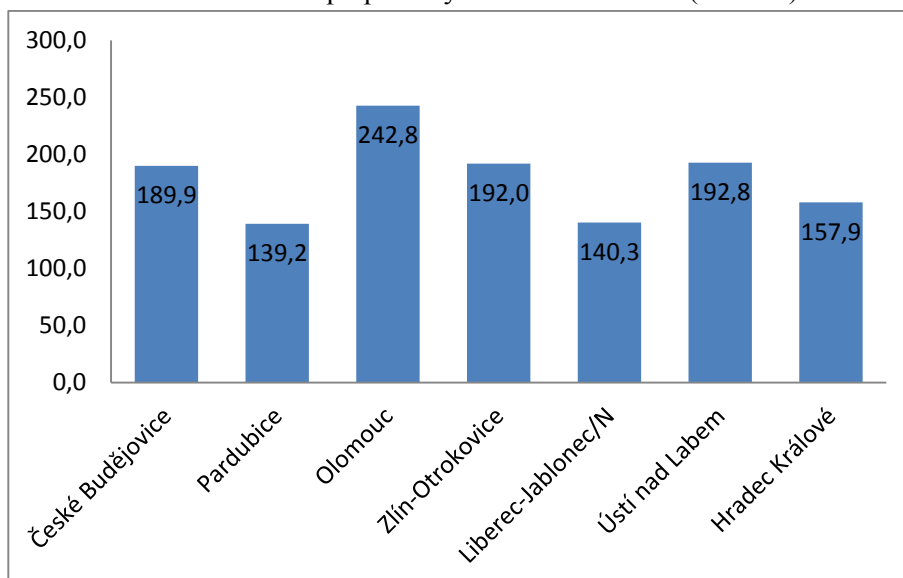
Dopravní podnik	Průměrný počet přepravených osob MHD v letech 2007-2011 (v tis. os.)	Průměrný počet ujetých km dopravními prostředky 2007-2011 (v tis. km)	Počet přepravených cestujících MHD na 1 ujetý km
České Budějovice	40 451	5 917	6,84
Pardubice	28 315	5 728	4,94
Olomouc	58 504	6 174	9,48
Zlín-Otrokovice	36 289	4 841	7,50
Liberec-Jablonec/N	31 570	7 465	4,23
Ústí nad Labem	51 566	7 596	6,79
Hradec Králové	37 633	6 325	5,95

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, VZ SDP ČR

Neméně podstatná je produktivita řidičů dopravních podniků. Výpočtem bylo zjištěno, kolik osob ročně přepraví jeden řidič MHD. V průměru za období 2007 - 2011 **nejvíce osob ročně přepraví** v Olomouci, **na jednoho řidiče** případně celkem 243 tis. cestujících MHD. Naopak v Pardubicích, je ročně přepraveno jedním řidičem nejméně cestujících, 139,2 tis. osob. Viz graf č. 4.4.

⁶⁹ MDČR. *Metodické pokyny ke zpracování Dop (MDS) 4- 04-sydos.cz*. [online]. 2010. [cit. 2013-03-08]. Dostupné z: <http://www.sydos.cz/cs/sb11/res11/p1111404.rtf>

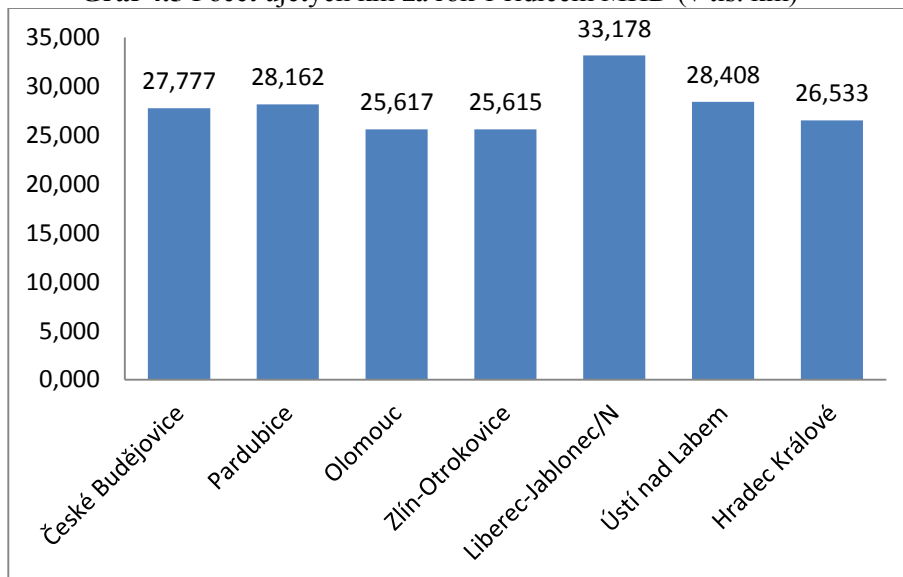
Graf 4.4 Počet osob přepravených 1 řidičem MHD (v tis. os)



Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, VZ SDP ČR

Následným kritériem je počet ujetých km jedním řidičem. Výpočtem bylo zjištěno, že **nejvíce km za rok najede řidič** dopravního podniku v Liberci, celkem 33,2 tis. km. V Liberci sice řidiči najezdí nejvíce km, ale celkově přepraví nejméně osob, z toho vyplývá, že v Liberci jsou řidiči nejméně vytížení ve srovnání s jinými dopravními podniky. Oproti tomu v Olomouci jsou řidiči nejvytíženější - jeden řidič přepraví ročně 243 tis. cestujících na 25,6 tis. km. Graf č. 4.5 udává přehled o počtu najetých km jedním řidičem za jeden rok. (Průměr za období 2007-2011).

Graf 4.5 Počet ujetých km za rok 1 řidičem MHD (v tis. km)



Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, VZ SDP ČR

4.3 Ekonomická kritéria

Předchozí část byla věnována provozním a výkonovým kritériím a tato kapitola bude pojednávat o kritériích ekonomických, protože ty především jsou obsahem této práce.

V první řadě bude provedeno srovnání výše poskytnuté kompenzace za veřejné služby a to jednak z pohledu částky, která připadne na jednoho cestujícího MHD a jednak částky připadající na jednoho obyvatele města. Rovněž bude vypočten podíl kompenzace na celkových daňových příjmech rozpočtu města.

Vzhledem k tomu, že se tato kapitola zabývá ekonomickými kritérii, nemůže zde chybět analýza tržeb za MHD. Podílem tržeb za MHD a počtu přepravených osob bude zjištěna výše tržeb na jednu přepravenou osobu a porovnána s výší dotace na jednu přepravenou osobu.

Z hlediska nákladů za MHD bude stanoven podíl nákladů k objemu kompenzace, srovnány náklady připadající na jednoho řidiče, na jeden ujetý km a na jednu přepravenou osobu. Současně budou porovnány ceny jízdného hrazeného cestujícími za přepravu MHD v jednotlivých městech. V závěru bude provedeno celkové zhodnocení všech zjištěných ukazatelů.

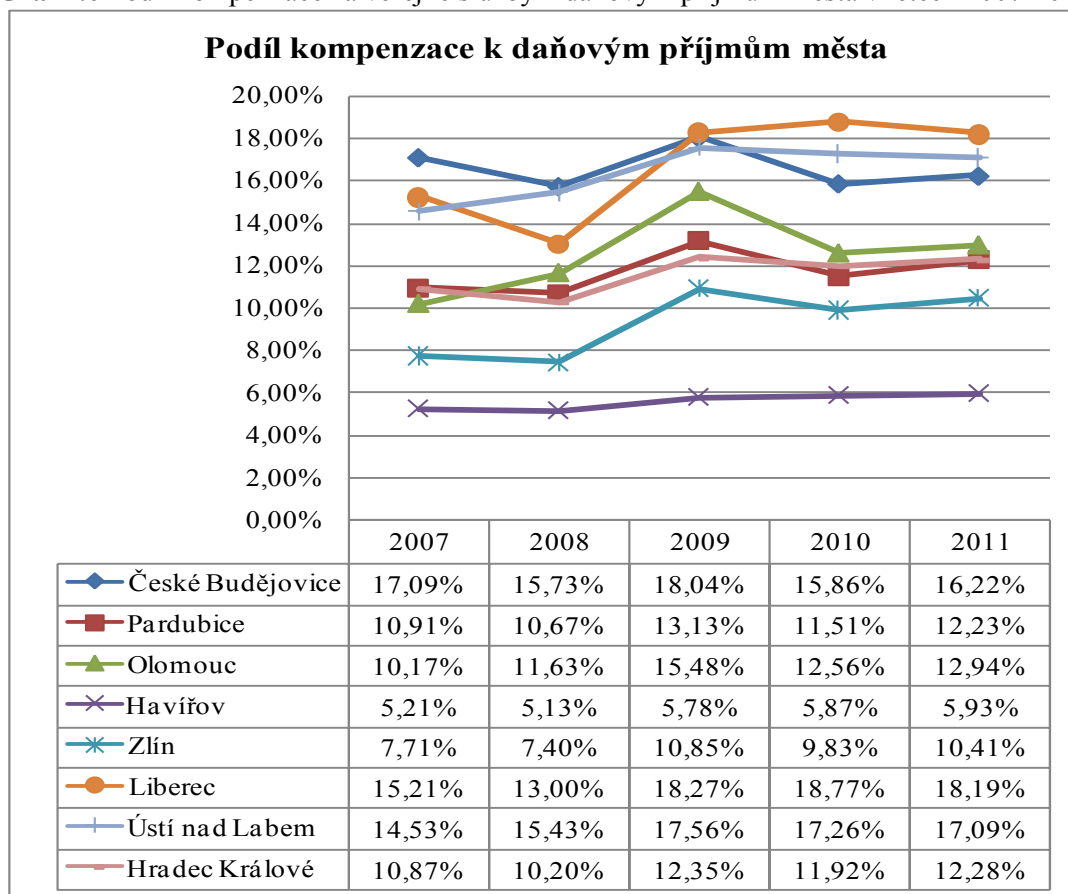
4.3.1 Kompenzace za veřejné služby

Pozornost byla zaměřena na faktory, které ovlivňují výši kompenzace a z jakého důvodu je jejich výše u jednotlivých sledovaných měst odlišná.

Předpoklad: objem kompenzace roste přímo úměrně s počtem obyvatel a současně je její velikost závislá na rozloze města.

Financování kompenzace za poskytování služeb MHD tvoří významnou položku výdajů rozpočtu měst. Přestože se zastupitelstva měst snaží k eliminaci kompenzace pomocí řady opatření, jako jsou realizace projektu optimalizace sítě, úprava jízdního řádu apod., dochází k jejímu neustálému zvyšování. Hlavními důvody růstu kompenzace jsou zvyšující se náklady na provoz a pohonné hmoty či snižování vytíženosti spojů. Bylo zjištěno, jaké procento daňových příjmů rozpočtu města tvoří objem kompenzace za veřejné služby, kterou města poskytují příslušným dopravním podnikům za zajišťování MHD na jejich území. Z grafu č 4.6 je patrné, že v roce 2011 **největší procento daňových příjmů svého rozpočtu** poskytlo město Liberec a to konkrétně 18,19 %. Nejméně pak město Havířov s 5,93 %.

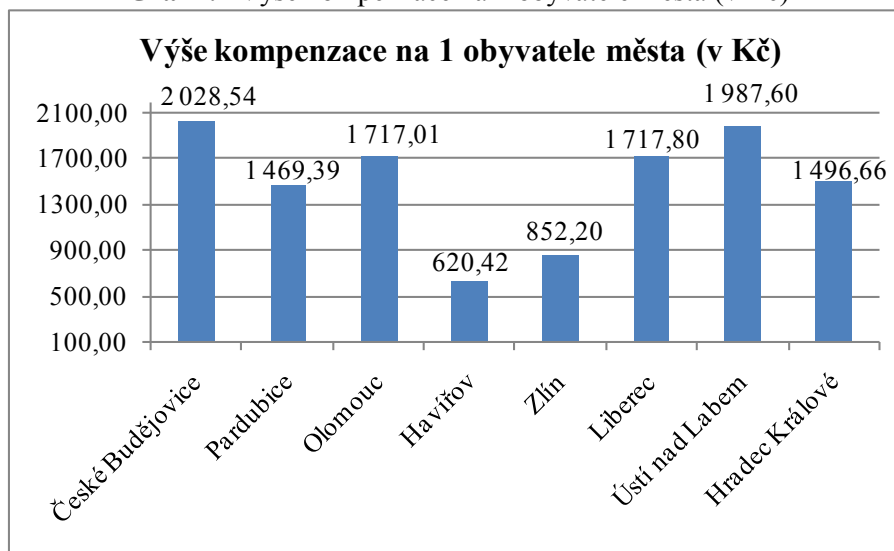
Graf 4.6 Podíl kompenzace za veřejné služby k daňovým příjmům města v letech 2007-2011



Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků, Ministerstvo financí ČR ÚFIS, ARISWEB

Z následujícího grafu č. 4.7 je patrné, že **největší částkou kompenzace na jednoho obyvatele svého města** přispívají České Budějovice a Ústí nad Labem. Nejméně Zlín s Havířovem. (Průměr za období 2007-2011).

Graf 4.7 Výše kompenzace na 1 obyvatele města (v Kč)



Vlastní zpracování, zdroj rozpočty jednotlivých měst

Je možné předpokládat, že se stále vyšším počtem přepravených osob a množstvím místových km roste poměrná kompenzace z obecního rozpočtu na 1 přepravenou osobu, ale také na 1 ujetý místový km. Největší počet osob přepraví olomoucký dopravní podnik, v průměru více jak 58,5 mil. osob za rok, ale zdaleka nedostává nejvyšší dotaci. Liberec poskytuje DPMLJ nejvyšší dotace, konkrétně 6,89 Kč na 1 přepravenou osobu. Naopak zlínský dopravní podnik v roce 2011 obdržel v porovnání s ostatními **nejnižší částku dotace na 1 cestujícího**.

Tabulka 4.4 Poměrné kompenzace z rozpočtu města na MHD v Kč

Dopravní podnik	Stav v roce 2011	
	Kompenzace na 1 ujetý místový km	Kompenzace na 1 přepravenou osobu
České Budějovice	0,32	4,67
Pardubice	0,26	5,40
Olomouc	0,28	3,07
Zlín - Otrokovice	0,24	3,04
Liberec - Jablonec/N	0,28	6,89
Ústí nad Labem	0,26	3,82
Hradec Králové	0,31	4,00

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

Porovnáním dopravních podniků z pohledu **výše kompenzace na 1 ujetý vozový km**, České Budějovice dosahují kompenzace na 1 ujetý vozový km částky 32 Kč, což je nejvíc ze sledovaných měst. S nejmenší částkou hospodaří DSZO. Srovnáním v tomto ohledu České Budějovice se Zlínem, DPMČB by si měl vystačit s celkovou výškou kompenzace 109 mil.

Tabulka 4.5 Kompenzace na 1 ujetý km, rok 2011

Dopravní podnik	Ujeté vozové km v tis. km	Výše kompenzace poskytnutá městem v tis. Kč	Kompenzace na 1 ujetý km v Kč
České Budějovice	5 649	180 000	32
Pardubice	5 691	142 000	25
Olomouc	6 111	170 000	28
Zlín	4 823	92 960	19
Liberec	8 262	215 000	26
Ústí nad Labem	7 274	195 000	27
Hradec Králové	6 212	151 000	24

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

Z výše uvedeného je možno konstatovat, že úhrada kompenzace se neodvíjí od počtu obyvatel města a nelze jednoznačně stanovit, že je objem kompenzace závislý na počtu ujetých km, či počtu přepravených osob nebo na hustotě dopravní sítě MHD daného města.

4.3.2 Tržby za městskou hromadnou dopravu

Nejvyšších tržeb z provozu MHD přepočtených na jednu přepravenou osobu dosahoval v letech 2007-2011 DPMLJ, v průměru 5,65 Kč. Rovněž DPMLJ obdržel *nejvyšší částku kompenzace na jednu přepravenou osobu*. V průměru 8 Kč. Nejnižší příjem na přepravenou osobu obdržela DSZO, celkem 5,47 Kč, což je o 40 % méně než DPMLJ. Tabulka č. 4. 6 srovnává průměrné výše tržeb a kompenzace na jednu přepravenou osobu.

Tabulka 4.6 Průměrná celková tržba a kompenzace na jednu přepravenou osobu

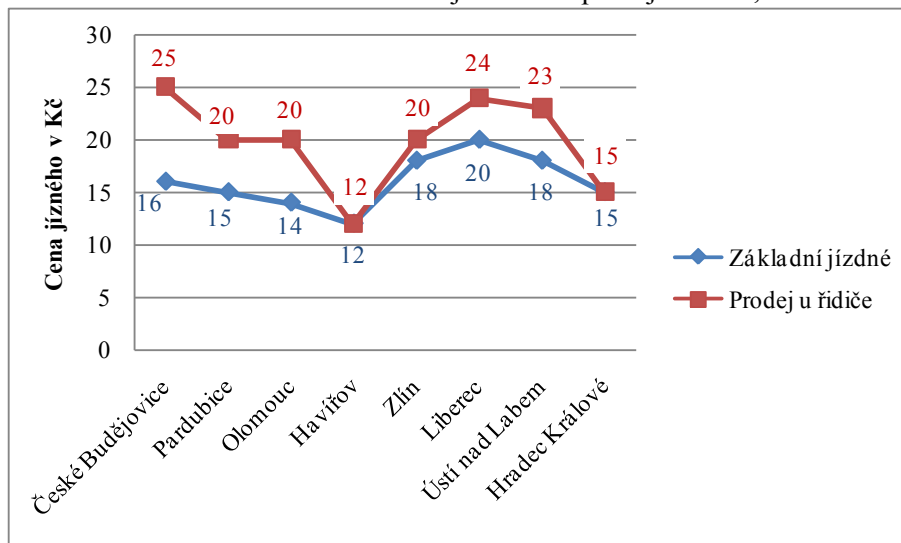
Dopravní podnik	Průměr tržeb za MHD v letech 2007-2011 (v tis. Kč)	Průměrný počet přepravených osob MHD v letech 2007-2011 (v tis. os.)	Průměrná tržba na 1 přepravenou osobu	Průměrná celková kompenzace na 1 přepravenou osobu
České Budějovice	129 746	40 451	3,21 Kč	5,27 Kč
Pardubice	121 045	28 315	4,27 Kč	5,01 Kč
Olomouc	148 173	58 504	2,53 Kč	2,94 Kč
Zlín	111 126	36 289	3,06 Kč	2,84 Kč
Liberec	178 305	31 570	5,65 Kč	7,98 Kč
Ústí nad Labem	147 630	51 566	2,86 Kč	3,94 Kč
Hradec Králové	122 649	37 633	3,26 Kč	3,75 Kč

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

4.3.3 Tarify jízdného

V následujícím textu budou porovnány ceny jízdného mezi jednotlivými dopravními podniky. Ceny jsou sledovány k datu 1. 4. 2013. Mezi dopravními podniky dosahuje jednoznačně *nejnižších cen základního jízdného* ČSAD Havířov, a. s. V Havířově zaplatí cestující za jízdu 12 Kč. Naopak nejvyšší základní jízdné je ve městě Liberci. Z grafu č. 4.8 je patrné, že prodej jízdenky u řidiče je navýšen přírážkou (v Českých Budějovicích až o 9 Kč), výjimku tvoří pouze města Havířov a Hradec Králové, kde se cena jízdenky zakoupené u řidiče neliší od ceny jízdenky pořízené v předprodeji.

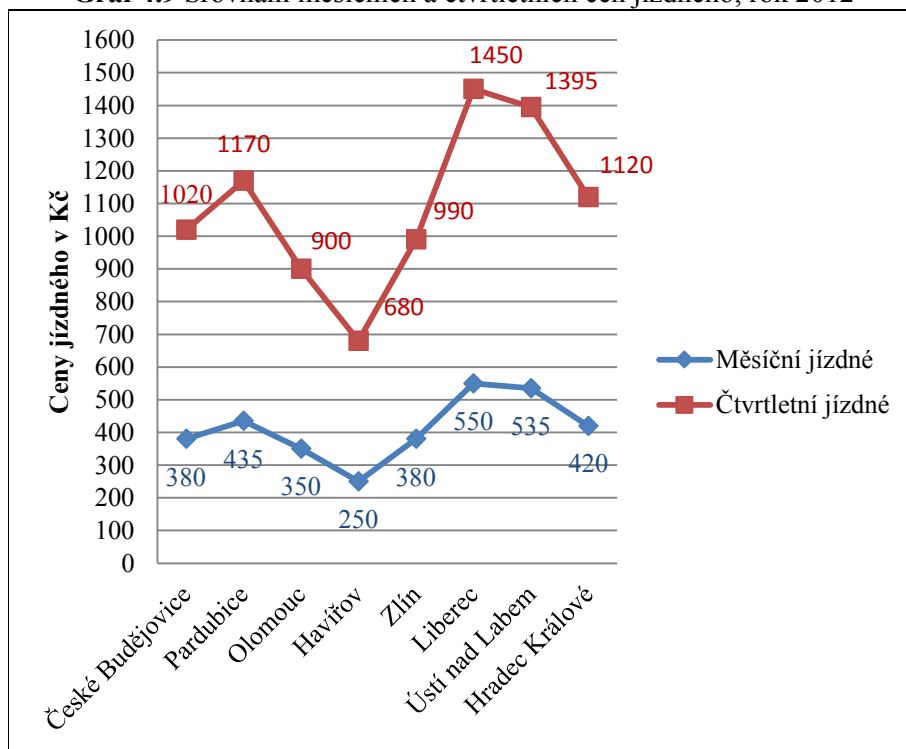
Graf 4.8 Srovnání cen základního jízdného a prodej u řidiče, rok 2012



Vlastní zpracování, zdroj internetové stránky dopravních podniků- tarify

Nejlevnější měsíční i čtvrtletní jízdné pořídíme opět v Havířově, naopak **nejdražší jízdné** mají v Liberci. Viz graf. 4.9.

Graf 4.9 Srovnání měsíčních a čtvrtletních cen jízdného, rok 2012

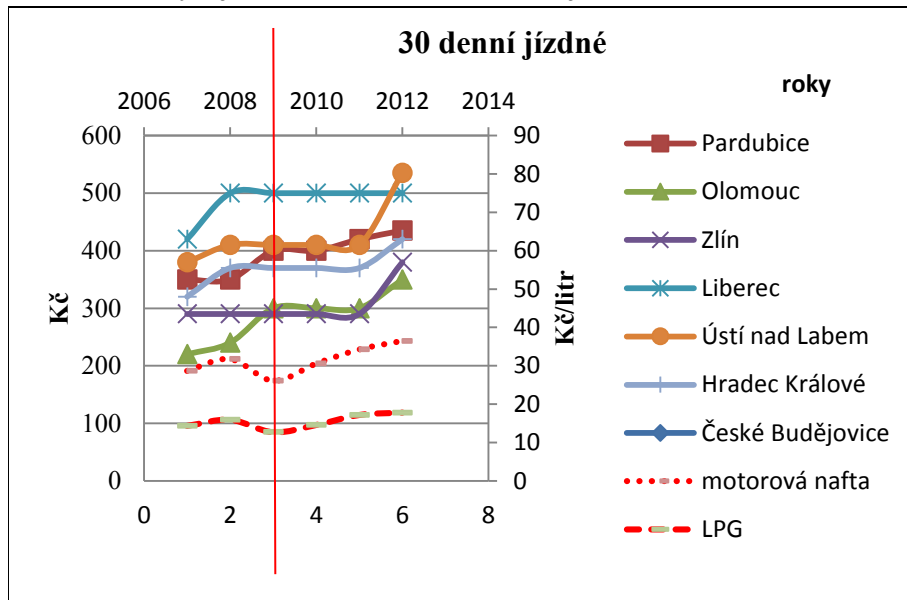


Vlastní zpracování, zdroj internetové stránky dopravních podniků- tarify

Na cenu jízdného působí mnoho faktorů, asi nejvýrazněji se do výše jízdného promítá vzrůstající cena pohonných hmot, protože nafta a zemní plyn (LPG) tvoří základní provozní náklady. Cenu jízdenky mohou ovlivňovat i další činitelé, např. změna sazby DPH, změna počtu přepravených MHD.

Vývoj cen jízdného v období 2007-2012. Cena jízdného měsíčního se v letech 2008-2011 u většiny dopravních podniků nemění. Ke zdražení docházelo na přelomu let 2007/2008 a 2011/2012. Viz graf č. 4.10.

Graf 4.10 Vývoj cen 30 denního občanského jízdného v letech 2007-2012

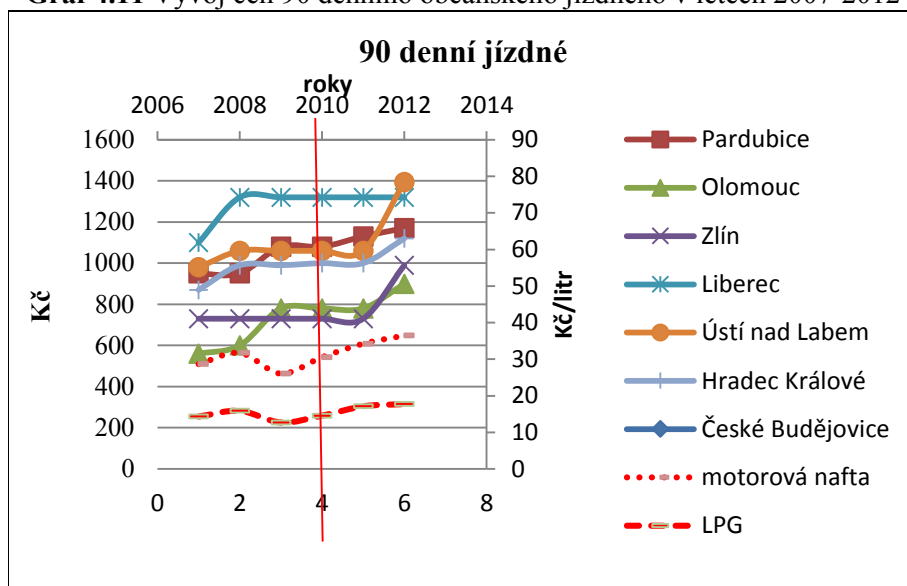


Vlastní zpracování, zdroj SDP ČR, ČSÚ

Čtvrtletní jízdné dopravní podniky v průběhu let 2007-2012 postupně zvyšovaly, výrazněji v letech 2007 a 2012. Pouze Zlín si držel stejnou cenu po dobu pěti let, v roce 2012 zdražil jízdné ze 730 Kč na 990 Kč. V Liberci se cena po jejím zdražení v roce 2007 ustálila na částce 1 320 Kč. Ke zdražení došlo až v roce 2013, v současné době platí cestující v Liberci nejdražší čtvrtletní jízdné ze všech dopravních podniků (1 450 Kč). Graf č. 4.11 podává přehled o vývoji cen čtvrtletního jízdného v letech 2007-2012.

Červená čára v grafech č. 4.10 a 4.11 ukazuje nesoulad, kdy **snížení cen pohonných hmot nekoresponduje s vývojem cen jízdného**, tento pokles se neprojevuje do ceny jízdného směrem dolů a to z důvodu toho, že cena jízdného se musí kalkulovat s ročním výhledem a patrně se nepočítá s poklesem ceny nafty v delším časovém období. Naopak celkový vývoj ropy zaznamenává stálý růst a od ceny ropy se odvíjí cena nafty a LPG. Ceny jízdného jsou „nasmlouvány“ na určité časové období a prochází schvalovacím procesem. Pokud se dopravní podnik rozhodne o změně cen jízdného MHD, předkládá návrh na úpravu jízdného radě města.

Graf 4.11 Vývoj cen 90 denního občanského jízdného v letech 2007-2012



Vlastní zpracování, zdroj SDPČR, ČSÚ

Promítnutí změny snížených sazeb DPH do cen MHD v jednotlivých městech. Sazba se zvýšila ve sledovaném období třikrát. V roce 2007 a 2012 vzrostla o čtyři procentní body a v roce 2010 o jeden procentní bod. Viz tabulka č. 4.7. Výrazné zvyšování ceny jízdného v letech 2007 a 2012 koresponduje se zvýšením sazeb daně v letech 2007 a 2012. Z toho lze vyvodit závěr, že *zvýšení sazby DPH se podílí na zvyšování cen jízdného*.

Tabulka 4.7 Výše snížených sazeb DPH za období 2007-2012

%	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Sazba	5	9	9	10	10	14

Vlastní zpracování, zdroj BusinessInfo.cz

Dopravní podniky si nastavily různou výši jízdného a vykazují různé hodnoty dopravních a přepravních výkonů. *Efektivita vybraného jízdného k vozovým km* (graficky znázorněno, viz graf 4.12) jednotlivých dopravních podniků a výpočet proveden dle vzorce:

$$EVJ = \frac{A \times B}{C}$$

Kde:

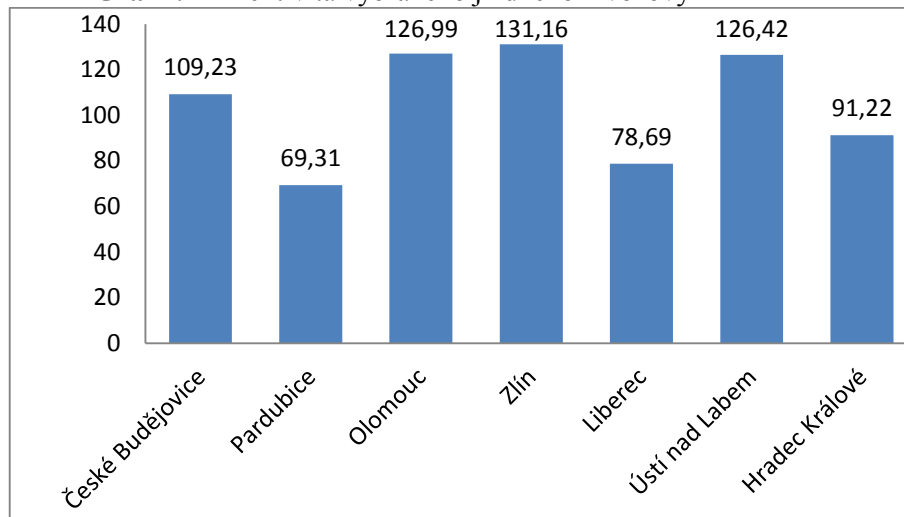
EVJ efektivita vybraného jízdného

A počet přepravených osob

B cena základního občanského jízdného

C počet ujetých vozových km

Graf 4.12 Efektivita vybraného jízdného k vozovým km



Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

Nejvyššího koeficientu efektivity dosáhl DSZO, tzn., že je z hlediska výběru jízdného nejefektivnější. Naopak nejmenší efektivitu vybraného jízdného v závislosti na počtu ujetých vozových km vykazuje DPMP.

4.3.4 Náklady z provozu městské hromadné dopravy

Z veškerých dostupných materiálů, které byly k dispozici, se podařilo zjistit velikost nákladů na MHD pouze u DPMHK a DPMO. Ve výkazech ostatní dopravních podniků se nerozlišují celkové náklady společnosti od nákladů na MHD. Na základě výpočtu známých hodnot byl stanoven koeficient jako průměrná hodnota podílu nákladů z MHD a tržeb z MHD DPMHK a DPMO.

V Hradci Králové tvoří dotace 51 % nákladů MHD, tzn., že při ceně jízdenky 15 Kč, musí město ke každé jízdence, zakoupené cestujícím, doplatit dopravci dalších 15 Kč. V Olomouci tvoří dotace 45 % nákladů MHD, tzn., že město musí ke každé jízdence v hodnotě 14 Kč doplatit dopravci 12 Kč.

Nejvyšších nákladů na 1 přepravenou osobu dosahoval v roce 2011 DPMLJ (14,31 Kč), nejnižší náklady z MHD na přepravenou osobu vykazoval DPMO. Oproti tomu z hlediska **nákladů na 1 ujetý vozový km**, DPMO dosáhl nejvyšších nákladů ze sledovaných dopravních podniků. Tabulka 4.8 zachycuje náklady z MHD na 1 přepravenou osobu a 1 ujetý km u ostatních dopravních podniků, zároveň tabulka sleduje podíl nákladů z MHD k výši kompenzace, která byla poskytnuta dopravním podnikům jednotlivými městy v roce 2011.

Tabulka 4.8 Poměrná výše nákladů z MHD na 1 přepravenou osobu, 1 ujetý km a kompenzace v roce 2011.

Dopravní podnik	Náklady z MHD na 1 přepravenou osobu v Kč	Náklady z MHD na 1 ujetý vozový km v Kč	Podíl nákladů na MHD a výše kompenzace
	2011	2011	2011
České Budějovice	8,03	54,85	65%
Pardubice	10,93	50,50	53%
Olomouc	6,75	61,20	47%
Zlín-Otrokovice	7,37	53,72	43%
Liberec-Jablonec/N	14,31	56,30	64%
Ústí nad Labem	7,15	50,24	55%
Hradec Králové	7,87	47,86	51%

Vlastní zpracování, zdroj VZ dopravních podniků

4.3.5 Výše kompenzace a ukazatel zadluženosti obcí

Ze všech sledovaných měst mělo v roce 2011 Ústí nad Labem **nejhorší poměr zadlužení k celkovému majetku města** (podíl cizích zdrojů k celkovým aktivům). S hodnotou 22,71 % se přibližuje k rizikové hranici 25 %. Rovněž i Liberec s hodnotou 22,64 % patří k nejvíce zadluženým městům, přičemž štedře dotuje libereckou MHD 215 mil. Kč.

Tabulka 4.9 Výše kompenzace a ukazatel zadluženosti obce

Město	Poměr zadlužení k celkovému majetku města v %	Výše kompenzace poskytnuté městem v tis. Kč
České Budějovice	9,99	180 000
Pardubice	5,95	142 000
Olomouc	13,07	170 000
Havířov	15,40	53 000
Zlín	9,03	92 960
Liberec	22,64	215 000
Ústí nad Labem	22,71	195 000
Hradec Králové	9,88	151 000

Vlastní zpracování, zdroj Ministerstvo financí ČR, ÚFIS

4.3.6 Celkové vyhodnocení ukazatelů

Na základě vybraných ukazatelů byla provedena srovnávací analýza dopravních podniků. Prostřednictvím bodového hodnocení o škále 1 až 7 bodů, byly přiřazeny každému dopravnímu podniku body. Nejlepší hodnota je 1. **Nejnižší celkový součet hodnot představuje nejlepší výsledek srovnávací analýzy.** Pro úplnost je nutné dodat, že srovnávací analýza je pouze orientační, jelikož zde působí mnoho dalších faktorů a okolností, které nebyly v analýze zohledněny.

Nejlepšího výsledku této analýzy dosáhla Dopravní společnost Zlín-Otrokovice, s. r. o. a to především díky nízké kompenzaci za veřejné služby, která je podniku poskytována, což je příznivé pro územní rozpočty. Cestující naopak ocení nízkou cenu jízdného. Ostatní ukazatele vykazují průměr, pouze v kategorii hustoty dopravní sítě a počtu ujetých km připadajících na jednoho řidiče, získala společnost hodnotu 7. **Nejhůře se umístil** Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce/N, a. s. V Liberci cestující platí vysoké jízdné a s ním je spojená horší efektivita vybraného jízdného, objem kompenzace je příliš vysoký, rovněž podnik vykazuje vysoké náklady z MHD v přepočtu na jednu přepravenou osobu. Celkové bodové hodnocení obsahuje tabulka č. 4.10.

Tabulka 4.10 Celkové vyhodnocení vybraných kritérií

Kategorie/Dopravní podnik	DPMČB	DPMP	DPMO	DSZO	DPMLJ	DPMÚL	DPHK
Hustota dopravní sítě	4	1	6	7	3	2	5
Poměrná cena jízdného k délce linek	7	1	4	6	2	3	5
Počet přepravených osob na 1 obyv. města	3	6	1	5	7	2	4
Počet přepravených osob na 1 ujetý km	3	6	1	2	7	4	5
Produktivita řidičů	4	7	1	3	6	2	5
Kompenzace na 1 přepravenou os.	5	6	2	1	7	4	3
Kompenzace na 1 ujetý km	7	3	6	1	4	5	2
Kompenzace na 1 místový km	7	2	4	1	5	3	6
Podíl kompenzace k daňovým příjmům města	6	3	4	1	7	5	2
Výše kompenzace na 1 obyvatele	7	2	4	1	5	6	3
Cena základního jízdného	3	2	1	4	5	4	2
Cena jízdného, prodej u řidiče	5	2	2	2	4	3	1
Cena měsíčního občanského jízdného	2	4	1	2	6	5	3
Cena čtvrtletního občanského jízdného	3	5	1	2	7	6	4
Stáří vozového parku, autobusy	5	1	2	4	3	6	3
Stáří vozového parku, trolejbusy	2	3	x	4	x	5	1
Stáří vozového parku, tramvaje	x	x	2	x	1	x	x
Počet ujetých km 1 řidičem	4	3	6	7	1	2	5
Tržba z 1 jízdenky	4	2	7	5	1	6	3
Osobní náklady řidičů na 1 ujetý km	4	2	7	5	1	3	6
Efektivita vybraného jízdného	4	7	2	1	6	3	5
Výše nákladů z MHD na 1 přepravenou os.	5	6	1	3	7	2	4
Výše nákladů z MHD na 1 ujetý vozový km	5	3	7	4	6	2	1
Podíl kompenzace k nákladům z MHD	7	4	2	1	6	5	3
Celkem	106	81	74	72	107	88	81

x ...dopravní podnik neprovozuje tento druh dopravy

Vlastní zpracování

5 ZÁVĚR

Cílem této práce bylo vymezit základní aspekty financování MHD, popsat principy zajišťování dopravní obslužnosti a provést srovnávací analýzu vybraných ukazatelů hospodaření sledovaných podniků.

Legislativní rámec dopravní obslužnosti byl popsán v první části, stejně jako postupy při zajišťování veřejných služeb a zdroje financování dopravního výkonu. V části druhé byla provedena samotná analýza hospodaření dopravních podniků a na základě získaných poznatků došlo k celkovému zhodnocení vybraných ukazatelů.

Kvalitní a spolehlivě fungující systém MHD je pro každé moderní město nákladná záležitost, která silně zatěžuje jeho vlastní rozpočet. V důsledku samotného rozsahu městské dopravy, cen jízdného a poskytovaných tarifních slev je provozování MHD ztrátovou činností. Na financování provozu MHD se podílí rozpočet měst v objemu kompenzace řádově ve výši desítek až stovek milionů korun. U měst vlastnících samostatné městské dopravní podniky tvoří podíl dotace na zajištění MHD z celkové částky daňových příjmů města téměř 20 %. V Havířově, kde je dopravní obslužnost zajišťována soukromou firmou, je kompenzace relativně podstatně nižší, podíl k daňovým příjmům města činí v průměru 5,6 %. Z tohoto se dá usuzovat, že zajištění MHD samostatnou cizí firmou je podstatně levnější, než vytvoření vlastního dopravního podniku.

Není možno podat jednoznačné stanovisko k určení výše kompenzace v závislosti na přepravních výkonech a množství najetých km. Zmíněné faktory jistě hrají významnou roli ve stanovování výše kompenzace, avšak nelze nalézt společného jmenovatele při určování této výše kompenzace. Byly zjištěny významné odlišnosti ceny jízdného na jednotku výkonu u dopravních podniků, což opět vypovídá o rozdílném přístupu jednotlivých regionů k celkovému stanovení výše jízdného a kompenzace, vzhledem ke stanovenému finančnímu modelu schválenému příslušnými orgány.

Nebyla také potvrzena souvislost počtu přepravených osob a najetých km MHD na objemu kompenzace. Rovněž ani hustota dopravní sítě, rozloha a počet obyvatel není určujícím činitelem výše kompenzace, což popírá vstupní hypotézu. Není jednoznačně stanoveno pokyny, případně metodikami, jak stanovovat kompenzaci, či výši jízdného jinak, než formou „*řádného hospodáře*“.

Byl také zjištěn nerovný přístup, neboť role státu je zde eliminována a je přenesena působnost v rozhodování na regiony. To je také důvodem v rozdílných přístupech k výpočtům kompenzací a jízdného.

Kvalifikovaným odhadem byly objeveny také rozdíly v procentním podílu nákladů na MHD a výše kompenzace. Ve Zlíně představuje kompenzace 43 % nákladů, zatímco v Českých Budějovicích je to 65 %, což je vzhledem ke vstupní hypotéze velmi významná odchylka. Velikost kompenzace je dána možnostmi rozpočtu města a schopností dopravního podniku vyjednat co nejvýhodnější podmínky, tudíž hledisko je závislé na mnoha faktorech, jako např. konkurence v daném regionu, případně tlak obyvatelstva na udržení spojů, atd.

Z výsledku srovnávací analýzy dopravních podniků lze konstatovat, že nejvyšší kompenzace na přepravenou osobu je vyplácena Statutárním městem Liberec Dopravnímu podniku měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. V Liberci je z rozpočtu města poskytován rovněž největší podíl kompenzace k daňovým příjmům města, ačkoliv se poměr zadlužení města k celkovému majetku blíží k rizikové hranici 25 %. I přesto, že je liberecká MHD významně dotována, cestující zde platí nejvyšší jízdné ve srovnání s ostatními sledovanými dopravními podniky. Autobusové linky v Liberci jezdí nevytížené. Naopak nejlepšího výsledku dosáhla Dopravní společnost Zlín, s. r. o. Vystačí si s poměrně nízkou kompenzací, ceny jízdného jsou v porovnání s ostatními nižší, produktivita řidičů je dobrá a vybrané jízdné je z hlediska přepravených osob a ujetých km efektivní.

Podpora MHD by jistě měla patřit k prioritám města, jelikož se jedná o klíčovou formu udržitelné osobní dopravy ve městě. Z pohledu přímých i externích nákladů je nepochybně společensky výhodnější než individuální automobilová doprava.

Závěrem je možno konstatovat, že základního cíle této diplomové práce bylo dosaženo i přes mylně stanovenou hypotézu, která se nepotvrdila, avšak není chybná z hlediska efektivní hospodárnosti, ale postoj státu umožňuje tento nerovný přístup ke službě občanům.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

Odborné publikace

1. ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: GRADA Publishing, a. s., 2008. 160 s. ISBN 978-80-247-2156-9.
2. BRŮHOVÁ – FOLTÝNOVÁ, Hana. *Doprava a společnost. Ekonomické aspekty udržitelné dopravy*. Praha: Karolinum, 2009. 512 s. ISBN 978-80-246-1610-0.
3. DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Praha: Libri, 2003. 292 s. ISBN 80-7277-159-0.
4. HOLMAN, Robert. *Mikroekonomie. Středně pokročilý kurz. 2. vydání*. Praha: C. H. Beck, 2007. 592 s. ISBN 978-80-7179-862-0.
5. KOVALČÍKOVÁ, Daniela a Jan ŠTANDERA. *Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících. Komentář*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a. s., 2011. 236 s. ISBN 978-80-7357-662-2.
6. KOŽENÁ, Marcela. *Podniková ekonomika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2012. 115 s. ISBN 978-80-7395-482-6.
7. MELICHAR, Vlastimil a Jindřich JEŽEK. *Ekonomika dopravního podniku*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2004. 192 s. ISBN 80-7194-711-3.
8. PAŘÍZKOVÁ, Ivana. *Finance územní samosprávy*. Brno: Masarykova univerzita, 2008. 238 s. ISBN 978-80-210-4511-8.
9. PEKOVÁ, Jitka., PILNÝ, Jaroslav., JETMAR, Marek. *Veřejná správa a finance veřejného sektoru, 3. přepracované vydání*. Praha: ASPI, 2008. 223 s. ISBN 978-80-7357-351-5.
10. PROKOP, Radim. *Město Havířov 1955 - 2005*. Statutární město Havířov, 2005. 176 s. ISBN: 80-239-4423-1.
11. PROVAZNÍKOVÁ, Romana. *Financování měst, obcí a regionů teorie a praxe. 2 aktualizované a rozšířené vydání*. Praha: GRADA Publishing, a. s., 2009. 304 s. ISBN 978-80-247-2789-9.
12. SUROVEC, Pavel. *Provoz a ekonomika silniční dopravy II*. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, 2004. 121 s. ISBN 80-248-0710-6.
13. ZELENÝ, Lubomír. *Osobní přeprava*. Praha: ASPI, a.s., 2007. 352 s. ISBN 978-80-7357-266-2.
14. ŽEMLIČKA, Zdeněk. *Doprava a přeprava, 2. díl*. Praha: Nadatur spol. s r. o., 2010. 207 s. ISBN 978-80-7270-036-3.

Elektronické dokumenty

15. BusinessInfo.cz. *Daň z přidané hodnoty v Evropské unii*. [online]. 2013 [cit. 2013-03-15]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/dan-z-pridane-hodnoty-v-evropske-unii-29141.html>
16. Českomoravská konfederace odborových svazů. *Ekonomika podniku*. [online]. 2010 [cit. 2013-02-14]. Dostupné z: http://www.cmkos.cz/data/articles/down_2524.pdf
17. Český statistický úřad. *Demografická ročenka měst 2002-2011*. [online]. 2012 [cit. 2012-11-15]. Dostupné z: http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/publ/4018-12-r_2012
18. Český statistický úřad. *Průměrné ceny pohonných hmot za jednotlivé měsíce roku 2007 a 2008*. [online]. 2009 [cit. 2013-03-14]. Dostupné z [http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/A50048D003/\\$File/71010912_8.pdf](http://www.czso.cz/csu/2009edicniplan.nsf/t/A50048D003/$File/71010912_8.pdf)
19. Český statistický úřad. *Průměrné ceny pohonných hmot za jednotlivé měsíce roku 2009 a 2010*. [online]. 2011 [cit. 2013-03-14]. Dostupné z [http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/140022EB8B/\\$File/7101101208.pdf](http://www.czso.cz/csu/2010edicniplan.nsf/t/140022EB8B/$File/7101101208.pdf)
20. Český statistický úřad. *Průměrné ceny pohonných hmot za jednotlivé měsíce roku 2011 a 2012*. [online]. 2013 [cit. 2013-03-14]. Dostupné z [http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/ED004103AA/\\$File/7101121208.pdf](http://www.czso.cz/csu/2012edicniplan.nsf/t/ED004103AA/$File/7101121208.pdf)
21. DPMČB, a. s. *Historie MHD*. [online]. 2013 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/historie/>
22. DPMLJ, a. s. *Historie autobusové dopravy*. [online]. 2013 [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie/autobusy-v-liberci-a-jablonci-nad-nisou/>
23. DPMLJ, a. s. *Historie tramvajové dopravy*. [online]. 2013 [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie/tramvaje-v-liberci/>
24. DPMO, a. s. *Historie autobusové dopravy* [online]. 2013 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_bus
25. DPMO, a. s. *Historie tramvajové dopravy* [online]. 2013 [cit. 2013-02-02]. Dostupné z: http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_tram
26. DPMP a. s. *Historie DPMP* [online]. 2013 [cit. 2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>
27. DSZO, s. r. o. *Společnost DSZO, s. r. o - historie* [online]. 2013 [cit. 2013-02-09]. Dostupné z: <http://www.dszo.cz/?section=spolecnost&file=historie>
28. IDOS. *Jízdní řády*. [online]. 2013 [cit. 2013-01-03]. Dostupné z <http://jizdnirady.idnes.cz/praha/spojeni/?mhd=1>
29. JUSTICE CZ. *Výpis z obchodního rejstříku*. [online]. 2013 [cit. 2013-01-28]. Dostupné z: <http://www.justice.cz/>

30. KLEPRLÍK, Jaroslav. *Zhodnocení změn v zajištění dopravní obslužnosti v České republice a návrhy na jejich doplnění*. [online] 2011. [cit. 2013-02-06]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/21_2011/Kleprlik.pdf.
31. KRAJ JIHOČESKÝ. Oficiální internetové stránky Jihočeského kraje. Aktuální informace pro dopravce. [online]. 2012. [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: [http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par\[id_v\]=1242&par\[lang\]=CS](http://www.kraj-jihocesky.cz/index.php?par[id_v]=1242&par[lang]=CS).
32. MACELA, Miloslav. Dopravní obslužnost kraje. *Deník veřejné správy*. [online]. 2003 [cit. 2013-01-05]. Dostupné z: <http://www.dvs.cz/clanek.asp?id=5434004>.
33. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika České republiky pro léta 2005-2013* [online]. 2005 [cit. 2012-12-06]. Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/Dopravni_politika.htm.
34. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Metodické pokyny ke zpracování Dop (MDS) 4- 04-sydos.cz*. [online]. 2010. [cit. 2013-03-08]. Dostupné z: <http://www.sydos.cz/cs/sb11/res11/p1111404.rtf>.
35. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Metodická pomůcka. *Uplatňování legislativních norem v oblasti výběru dopravce pro zabezpečení dopravní obslužnosti veřejnými službami v přepravě cestujících*. [online]. 2010. [cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/1D0B8D92-A809-4171-9DE9-DDCD86132B8D>.
36. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Statistika dopravy. *Ročenky dopravy*. [online]. 2011 [cit. 2013-01-06]. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2011/rocenka/htm_cz/cz11_213000.html.
37. MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. *Monitoring hospodaření obcí. ÚFIS*. [online]. 2013 [cit. 2013-01-22]. Dostupné z: <http://www.info.mfcr.cz/ufis/>.
38. MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. *Schéma rozdělení RUD*. [online]. 2013 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xbc/mfcr/Schema_RUD_2013-2015.pdf.
39. MINISTERSTVO FINANCÍ ČR. *Zadluženost územních rozpočtů v roce 2011*. [online]. 2013 [cit. 2013-02-28]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/cps/rde/xchg/mfcr/xsl/zadluzenost_uzem_sprav_celku_71005.html.
40. OBEC PLANÁ. *Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na rok 2013 pro obec Planá*. [online]. 2012 [cit. 2013-03-24]. Dostupné z: <http://obecplana.cz/files/uredni-deska/smlouva-o-verejnych-sluzbach-v-preprave-cestujicich-na-rok-2013..pdf>.
41. OLIVKOVÁ, Ivana. *Metody hodnocení městské hromadné dopravy*. [online]. 2007 [cit. 2013-02-05]. Dostupné z: http://pernerscontacts.upce.cz/07_2007/olivkova.pdf.
42. Sdružení dopravních podniků ČR [online]. 2013 [cit. 2013-01-14]. Dostupné z: <http://www.sdp-cr.cz/>.

43. Výpis z obchodního rejstříku. [online]. 2013[cit. 2013-01-28]. Dostupné z: <http://www.justice.cz/>.

Ostatní

44. Usnesení vlády ČR č. 882/2005 k Dopravní politice České republiky pro léta 2005-2013, str. 35.
45. Vyhláška č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace.
46. Výroční zprávy DPMO. 2007-2011. [online]. Dostupné z: <http://www.dpmo.cz/default.asp?str=vyrocni>.
47. Výroční zprávy DPMP. 2007-2011. [online]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/vyrocni-zpravy/>.
48. Výroční zprávy DPMČB. 2007-2011. [online]. Dostupné z: <http://www.dpmcb.cz/o-spolecnosti/vyrocni-zpravy/>.
49. Výroční zprávy DPMHK. 2007-2011. [online]. Dostupné z: <http://www.dpmhk.cz/sites/default/files/main/vz2007.pdf>.
50. Výroční zprávy DPMLJ. 2007-2011. Zaslány elektronickou poštou panem Ing. Tomášem Krebsem.
51. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů
52. Zákon č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů
53. Zákon č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů
54. Zákon č. 634/2004 Sb., o správních poplatcích, ve znění pozdějších předpisů

SEZNAM ZKRATEK

DPH	Daň z přidané hodnoty
DPMČB	Dopravní podnik města České Budějovice, a. s.
DPMHK	Dopravní podnik města Hradce Králové, a. s.
DPMO	Dopravní podnik města Olomouce, a. s.
DPMP	Dopravní podnik města Pardubic a. s.
DPMUL	Dopravní podnik města Ústí nad Labem a. s.
DSZO	Dopravní společnost Zlín – Otrokovice, s. r. o.
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EUR	Euro
IDOS	Integrovaný dopravní systém Olomoucka
IDS	Integrovaný dopravní systém
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
IPRM	Integrované plány rozvoje města
IREDO	Integrovaná regionální doprava
KB	Komerční banka
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
MHD	Městská hromadná doprava
ODIS	Integrovaný dopravní systém Moravskoslezského kraje
PHM	Pohonné hmoty
SDPČR	Sdružení dopravních podniků Česká Republika
SR	Státní rozpočet
VYDIS	Východočeský dopravní integrovaný systém
ZID	Zlínská integrovaná doprava

SEZNAM GRAFŮ

Graf 3.1 Celkové náklady a výnosy v tis. Kč, DPMO v letech 2007-2011	30
Graf 3.2 Tržby za MHD, DPMO za období 2007-2011	31
Graf 3.3 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Olomouci	32
Graf 3.4 Tržby za MHD, DPMČB za období 2007-2011	34
Graf 3.5 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě České Budějovice	34
Graf 3.6 Celkové náklady a výnosy, DPMČB za období 2007-2011 (v tis. Kč)	35
Graf 3.7 Celkové náklady a výnosy, DPMLJ za období 2007-2011 (v tis. Kč)	38
Graf 3.8 Tržby z MHD, DPMLJ za období 2007-2011	38
Graf 3.9 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Liberci	39
Graf 3.10 Celkové náklady a výnosy DSZO, v letech 2007-2011	40
Graf 3.11 Tržby z MHD, DSZO za 2007-2011	41
Graf 3.12 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Zlíně	42
Graf 3.13 Vývoj celkových výnosů a nákladů, DPMP za období 2007-2011	44
Graf 3.14 Tržby z MHD, DPMP za 2007-2011	45
Graf 3.15 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Pardubice	46
Graf 3.16 Vývoj celkových výnosů a nákladů, DPMUL za období 2007-2011	47
Graf 3.17 Tržby z MHD, DPMUL za 2007-2011	48
Graf 3.18 Struktura zdrojů na zajištění dopravní obslužnosti ve městě Pardubice	49
Graf 3.19 Náklady a výnosy za MHD, DPMHK za období 2007-2011	50
Graf 3.20 Tržby za MHD, DPMHK za období 2007-2011	51
Graf 3.21 Celkové náklady a výnosy, DPMHK v letech 2007-2011	52
Graf 4.1 Hustota dopravní sítě MHD v jednotlivých městech	55
Graf 4.2 Součet provozních délek linek MHD, rok 2011	56
Graf 4.3 Počet přepravených osob MHD na 1 obyvatele města	58
Graf 4.4 Počet osob přepravených 1 řidičem MHD (v tis. os)	60
Graf 4.5 Počet ujetých km za rok 1 řidičem MHD (v tis. km)	60
Graf 4.6 Podíl kompenzace za veřejné služby k daňovým příjmům města v letech 2007-2011	62
Graf 4.7 Výše kompenzace na 1 obyvatele města (v Kč)	62
Graf 4.8 Srovnání cen základního jízdného a prodej u řidiče, rok 2012	65
Graf 4.9 Srovnání měsíčních a čtvrtletních cen jízdného, rok 2012	65
Graf 4.10 Vývoj cen 30 denního občanského jízdného v letech 2007-2012	66

Graf 4.11 Vývoj cen 90 denního občanského jízdného v letech 2007-2012.....	67
Graf 4.12 Efektivita vybraného jízdného k vozovým km	68

SEZNAM TABULEK

Tabulka 2.1 Vývoj a struktura zadluženosti obcí ČR v letech 2001-2011 (v mld. Kč)	14
Tabulka 3.1 Počet cestujících MHD DPMO za období 2007-2011 (v tis. osob).....	31
Tabulka 3.2 Náklady za MHD, DPMO za období 2007-2011 (v tis. Kč).....	32
Tabulka 3.3 Investice do obnovy vozového parku, DPMO (v mil. Kč)	32
Tabulka 3.4 Počet cestujících MHD, DPMČB za období 2007-2011 (v tis. osob)	33
Tabulka 3.5 Investice do obnovy vozového parku, DPMČB (v mil. Kč.)	35
Tabulka 3.6 Počet cestujících MHD, DPMLJ za období 2007-2011 (v tis. osob).....	37
Tabulka 3.7 Investice do obnovy vozového parku, DPMLJ (v mil. Kč)	39
Tabulka 3.8 Investice do obnovy vozového parku, DSZO (v mil. Kč).....	41
Tabulka 3.9 Počet cestujících MHD, DSZO za období 2007-2011 (v tis. osob)	41
Tabulka 3.10 Počet cestujících MHD, DPMP za období 2007-2011 (v tis. osob).....	44
Tabulka 3.11 Investice do obnovy vozového parku, DPMP (v mil. Kč.)	45
Tabulka 3.12 Počet cestujících MHD, DPMUL za období 2007-2011 (v tis. osob).....	48
Tabulka 3.13 Investice do obnovy vozového parku, DPMUL (v mil. Kč.)	49
Tabulka 3.14 Počet cestujících MHD, DPMHK za období 2007-2011 (v tis. osob)	51
Tabulka 3.15 Investice do obnovy vozového parku, DPMHK (v mil. Kč.).....	52
Tabulka 3.16 Výše kompenzace poskytnuté s. m. Hradec Králové (v mil. Kč)	53
Tabulka 3.17 Výše kompenzace poskytnuté KÚ Královéhradeckého kraje (v Kč).....	53
Tabulka 4.1 Poměrná cena měsíčního a čtvrtletního občanského jízdného k celkové délce linek.....	57
Tabulka 4.2 Ujeté vozové a místové km vozidly sledovaných dopravních podniků v roce 2011	59
Tabulka 4.3 Počet přepravených osob na 1 ujetý km.....	59
Tabulka 4.4 Poměrné kompenzace z rozpočtu města na MHD v Kč.....	63
Tabulka 4.5 Kompenzace na 1 ujetý km, rok 2011	63
Tabulka 4.6 Průměrná celková tržba a kompenzace na jednu přepravenou osobu.....	64
Tabulka 4.7 Výše snížených sazeb DPH za období 2007-2012.....	67
Tabulka 4.8 Poměrná výše nákladů z MHD na 1 přepravenou osobu, 1 ujetý km a kompenzace v roce 2011.	69
Tabulka 4.9 Výše kompenzace a ukazatel zadluženosti obce	69
Tabulka 4.10 Celkové vyhodnocení vybraných kritérií	70

PROHLÁŠENÍ O VYUŽITÍ VÝSLEDKŮ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26. 4. 2013


Jana Galušková

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1: Seznam měst, na jejichž území je provozována MHD

Příloha 2: Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na rok 2013 pro obec Planá

Příloha 3: Historický vývoj městské hromadné dopravy

Příloha 4: Aktuální tarify jízdného městské hromadné dopravy v jednotlivých městech

Příloha 5: Údaje vtahující se k textu, podklady k výpočtům

Příloha 1: Seznam měst, na jejichž území je provozována MHD

1	Praha/1	Praha	Ústecký kraj/17	Bílina	Vysočina/6	Bystřice nad Pernštejnem
2	Středočeský kraj/15	Benetsov		Děčín		Jihlava
3		Beroun		Duchcov		Pelhřimov
4		Brandýs nad Labem		Chomutov		Třebíč
5		Čáslav		Kadaň		Velké Meziříčí
6		Kladno		Kláštevec nad Ohří		Žďár nad Sázavou
7		Kolín		Litoměřice	Jihomoravský kraj/9	Adamov
8		Kralupy nad Vltavou		Louny		Blansko
9		Kutná Hora		Lovosice		Brno
10		Mělník		Most		Břeclav
11		Maldá Bolelav		Litvínov		Hodonín
12		Neratovice		Roudnice nad Labem		Kyjov
13		Nymburk		Štětí		Mikulov
14		Příbram		Teplice		Vyškov
15		Slaný		Ústí nad Labem		Znojmo
16		Vlašim		Varnsdorf	Olomoucký kraj/6	Hranice
17	Jihočeský kraj/6	České Budějovice		Žatec		Olomouc
18		Dačice	Liberecký kraj/4	Česká Lípa		Prostějov
19		Jindřichův Hradec		Jablonec nad Nisou		Přerov
20		Písek		Liberec		Šumperk
21		Strakonice		Litomyšl		Zábřeh
22		Tábor	Královéhradecký k./11	Dvůr Králové nad Labem	Moravskoslezský k./12	Bruntál
23	Plzeňský kraj/7	Domažlice		Havlíčkův Brod		Český Těšín
24		Klatovy		Hořice		Frýdek Místek
25		Plzeň		Hradec Králové		Havířov
26		Přeštice		Jičín		Karviná
27		Rokycany		Náchod		Krnov
28		Stříbro		Rychnov nad Kněžnou		Nový Jičín
29		Tachov		Špindlerův Mlýn		Opava
30	Karlovarský kraj/7	Aš		Trutnov		Orlová
31		Cheb		Týniště nad Orlicí		Ostrava
32		Jáchymov		Vrchlabí		Studénka
33		Karlovy Vary	Pardubický kraj/5	Chrudim		Třinec
34		Mariánské Lázně		Pardubice	Zlínský kraj/6	Kroměříž
35		Ostrov		Polička		Otrokovice
36		Sokolov		Přelouč		Uherské Hradiště
37				Žamberk		Valašské Meziříčí
38						Vsetín
39						Zlín

Zdroj IDOS. Jízdní řády

Příloha 2: Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na rok 2013 pro obec Planá

<p>Obec : Planá se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50 zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce IČ: 00681802 bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice č. účtu: 383232310100</p>	<p>Obec : Planá se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50 zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce IČ: 00681802 bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice č. účtu: 383232310100</p>
<p>Obec : Planá se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50 zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce IČ: 00681802 bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice č. účtu: 383232310100</p>	<p>Obec : Planá se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50 zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce IČ: 00681802 bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice č. účtu: 383232310100</p>

Obec : Planá
se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50
zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce
IČ: 00681802
bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice
č. účtu: 383232310100

Obec : Planá
se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50
zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce
IČ: 00681802
bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice
č. účtu: 383232310100

Obec : Planá
se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50
zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce
IČ: 00681802
bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice
č. účtu: 383232310100

Obec : Planá
se sídlem: 370 01 Čáslav, Budějovice, Plzeň 50
zast.: Ing. Tomáš Pítr, starosta obce
IČ: 00681802
bankovní spojení: Komerční banka, a.s. – pobočka Česká Budějovice
č. účtu: 383232310100

nejpozději však do 30 dnů ode dne, kdy se o něm dozvědí, objednatel přesměruje informovat, obdobně je a ježen výši o objemovém prodlužení. Objednatel se v takovém případě zavazuje vytvořit kompenzační úhradou a přiložit k této smlouvě, jinak je dopravce oprávněn od této smlouvy odstoupit. Stejným způsobem se bude postupovat v případě zjištění nepřehlednosti a protizákonných změn v nákladní a výnosní vedoucí ke zvýšení kompenzace při závěrečném výúčtovém výhledě kompenzace pro rok 2013 a tím, že zvýšení kompenzace bude výúčtově započteno uvedeným v bodu 7.3. a 7.4. této smlouvy.

8.3. Za nepřehlednost změny u nákladních vůdůch ke zvýšení kompenzace v průběhu doby trvání této smlouvy se považuje:

- zvýšení ceny palivových materiálů vzhledem k finančnímu modelu více jak o 5 %
- účinnosti v průběhu, kvůli této smlouvě se změně laru jízdního řádku celk
- jízdního v průběhu a o 5%
- účinnosti laru změny korekce, tedy, či změně jízdních řádků z dopadem na změnu nejvyšší km v závazku veřejné služby vymezeném v bodě 4.1. a v příloze 6.1 této smlouvy, a to na základě nepřehlednosti a mimořádných událostí, které nebyly vývojem dopravním, jako jsou zejména silniční uzavírky komunikací, dopravní nehody, nesložnost komunikací apod., a dále účinnosti výhledy a rekonstrukce oprav a účinnosti komunikací.
- změny podmínek financování na trase autobusové linky MHD C, 325 019 u společnosti zahrnutých do dopravní obsluhy kříže pro rok 2013, hrazené úhradami krajem (dále jen DOK). Jedná se o změny podmínek financování společnosti v nepředpokládaném úhradě nebo změny podmínek financování úhradového kříže na úhradě jednotlivých spojů této linky v rámci dopravní obsluhy kříže počtu se současně využívají ve prospěch dopravního potřebu objemového, v tomto případě se o tyto spoje měříti adekvátním způsobem finanční úhrada kompenzace da této smlouvy.
- změny podmínek financování na trase autobusové linky MHD C, 325 019 u společnosti na něž navazuje závazek veřejné služby da této smlouvy, kdy se na úhradě nákladu této linky pro rok 2013 vedle objemového předpokládá i finanční spolupráce obce Horního. Jedná se o změny podmínek financování společnosti v nepředpokládaném úhradě nebo změny podmínek financování úhradového kříže na úhradě jednotlivých spojů této linky počtu se současně využívají ve prospěch dopravního potřebu objemového. V tomto případě se o dotáčku da této smlouvy měříti adekvátním způsobem finanční úhrada kompenzace da této smlouvy.

8.4. V případě, že bude dosaženo snížení skutečných nákladů oprávněných vývozem nákladu, nebo zvýšení skutečných výnosů oprávněných vývozem, bude rozdíl mezi kompenzační vývozní finanční model a kompenzační da skutečného výnosu nákladu a výnosu v polovně výši zúčtován ve prospěch objednatel, a to v souladu s § 8 odst. 2 vyň. č. 206/2010 Sb. v platném znění.

Čl. 7. Závazek úhrady kompenzace

7.1. Objednatel se zavazuje dopravci platit vždy do 15. dne prosinceho měsíce každého kalendářního čtvrtletí zálohy na úhradu kompenzace ve výši da sjednaného splátkového kalendáře takto:

Průběhová část smlouvy A - 2109/2012

Splnění kompenzace pro rok 2013	Číslo Kč
15. února 2013	224 874,50
15. května 2013	224 874,50
15. srpna 2013	224 874,50
15. listopadu 2013	224 874,50
Celkem	898 498,00

7.2. Zálohy budou objednatelovi hrazeny bezhotovostním převodem na účet dopravce vedený u České spořitelny, a.s. - pobočka Česká Budějovice, č.ú. 4040329 0800, var. symbol: 21020212. Dnem úhrady se rozumí den, kdy byla přesáhná přenesla finanční částka na účet dopravce.

7.3. Zálohy je dopravce povinen vyúčtovat ročně závěrečným vyúčtováním celého období, na které se závazek veřejné služby uzavřel, a to nejpozději do 28.02.2014. Závěrečné vyúčtování je dopravce povinen předložit objednateli spolu s výpočtem výhledné výše kompenzace.

7.4. V případě nedoplatku na úhradě výhledné výše kompenzace požádá dopravce objednatel o jeho úhradu spolu s vyúčtováním poskytnutých záloh nebo servisním vyúčtováním. V případě předsádku na úhradě výhledné výše kompenzace bude tato předáka dopravcem vrácen na účet objednatel uvedený v bodě 1.1. této smlouvy.

7.5. Závěrečné vyúčtování je oplatné do 14 dnů ode dne jeho doručení objednateli. V pozdních vyúčtování bylo doručeno 3. den od jeho doručení na adresu objednatel. Závěrečným vyúčtováním vyúčtování částka výhledné kompenzace na úhradě výhledné výše kompenzace bude objednatelovi uložena bezhotovostním převodem na účet dopravce a za podmínek sjednaných pro úhradu záloh v bodě 7.2. této smlouvy.

7.6. Pro případ prodlení s úhradou záloh nebo případného nedoplatku na výhledné výše kompenzace za sporné depozitáře a pro případ prodlení s úhradou případného prodlení na výhledné výši prokazatelné částky za sporné dopravce sjednané smlouvy strany hradí dopravce sporné na úhradě smluvní pokuty ve výši 0,05 % z důlné částky za každý započatý den prodlení s jak úhradou. Sjednaná smluvní pokuta se nedotýká nároku oprávněné strany na úrok z prodlení sjednaný platnou právní úpravou, ani nároku na úhradu případné škody, a to vše v jakékoli výši.

Čl. 8. Doba trvání smlouvy

8.1. Smlouva se uzavřela na dobu určitou s účinností od 01.01.2013 do uplynutí větších záloh vyúčtování z této smlouvy s tím, že obdobím pro vstupu reálnosti záloh veřejné služby da této smlouvy je období od 01.01.2013 do 31.12.2013.

8.2. Před uplynutím sjednané doby trvání byl tato smlouva ukončena dohodou smíšených stran, popř. odstoupením od smlouvy za podmínek sjednaných touto smlouvou.

8.3. Smluvní strany v průběhu sjednané doby trvání smlouvy od této smlouvy odstoupit pouze z důvodu, které sou se sjednané výložené uvedeny.

8.4. Od smrti odstoupit může objednatel nebo dopravce pouze neplní druhá strana smlouvy kvalitativní, které touto smlouvou na sebe převzala, ačkoli byla na neplnění těchto podmínek platně upozorněna s varováním, že pokud se smlouva nebudou stav nespokojenosti, dojde k odstoupení od smlouvy.

- 8.5. Odstoupení od smlouvy nemůže strana nepříteli konkrétní povinnost, která je důvodem pro odstoupení.
- 8.6. Odstoupení od smlouvy musí být provedeno písemnou formou a musí v něm být tím, kdo od smlouvy odstoupí, uveden konkrétní důvod tak, aby jej nebylo možno později měnit, či zaměřit s jiným důvodem, jinak je odstoupení od smlouvy neplatné.
- 8.7. Odstoupení od smlouvy nabývá účinnosti posledním dnem kalendářního měsíce následujícího po kalendářním měsíci, v němž bylo druhé smluvní straně doručeno písemné oznámení o odstoupení od smlouvy.
- 8.8. Odstoupením od smlouvy není dotčena povinnost smluvních stran vyrovnat své vzájemné závazky z této smlouvy. Smluvní strany se zavazují vyrovnat své vzájemné závazky z této smlouvy nejpozději do 30 dnů ode dne účinnosti odstoupení.

Čl. 9. Ostatní ujednání

- 9.1. Dopravce se zavazuje zajišťovat dopravní obslužnost v rozsahu dle této smlouvy a jejích příloh, podle podmínek uvedených v platných licencích a podle schválených v jízdních řádu, jež je povinen zajistit nejpozději ke dni účinnosti této smlouvy, a dále za podmínek stanovených jeho aktuálními platnými Smluvními přepravními podmínkami a Tarifem Jízdného, které tvoří samostatnou přílohu č. 3 této smlouvy.
- 9.2. Dopravce prohlašuje, že splňuje všechny podmínky a jsou mu známy všechny povinnosti související s provozováním veřejné vnitrostátní linkové osobní dopravy, v rámci níž uskutečňuje MHD, stanovené především Živnostenským zákonem a zákonem o silniční dopravě a dále jeho prováděcími předpisy. Dále prohlašuje, že je mu znám platný cenový výměr, kterým se stanoví seznam zboží s regulovanými cenami.
- 9.3. Dopravce je povinen nejpozději ke dni nabytí účinnosti této smlouvy:
 - mít zajištěna vozidla, personál a technické zázemí nezbytné pro provozování veřejných služeb v přepravě cestujících podle schváleného jízdního řádu
 - být způsobilý zajistit poskytování souhrnné účinnosti uvedených zákonem o silniční dopravě
 - splňovat standardy kvality a bezpečnosti dopravy, včetně standardů pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace stanovené zákonem o veřejných službách a souvisejícími právními předpisy
- 9.4. Provozování spojí (trasy, zastávky, sjednané časové polohy), které jsou přednětem dopravní obslužnosti dle této smlouvy, může být měněno jen s písemným souhlasem objednatel, pokud touto smlouvou není sjednáno jinak či tak nevyplývá z platné právní úpravy na úseku silniční dopravy. Změny Smluvních přepravních podmínek a Tarifů Jízdného dopravce podléhají předchozímu písemnému oznámení objednateli.
- 9.5. Pokud dojde k uzavření nebo ke změně smlouvy na dopravní obslužnost kraje pro rok 2013 (dále jen DOK) a jiných krajů, může být měněno jen s písemným souhlasem objednatel, pokud touto smlouvou není sjednáno jinak či tak nevyplývá z platné právní úpravy na úseku silniční dopravy, zavazuje se objednatel jednat s dopravcem o úpravě rozsahu dopravní obslužnosti sjednaného v této smlouvě a její příloze č. 1 a č. 2, tak, že se objednatel bude podílet na finanční úhradě kompenzace za spoje, nebo její částí v rozsahu nezahrnutém do DOK pro rok 2013, a to formou uzavření dodatku k této smlouvě do 14 dnů od písemné výzvy ze strany dopravce.
- 9.6. Pokud bude na lince a spojích provozovaných dle této smlouvy ve prospěch objednatel výuka, objízda či jiná nepředvídatelná překážka, bránící provozování sjednané dopravní obslužnosti, má dopravce právo na nezbytnou dobu, po kterou

- budou tyto skutečnosti trvat, sjednanou dopravu bez písemného souhlasu objednatel nesmí přerušit a tím, že ve vztahu k této smlouvě bude odpovídajícím způsobem krácena i úhrada kompenzace spojené s touto omezenou či zcela nerealizovanou dopravou.
- 9.7. Objednatel je povinen zabezpečovat podmínky pro bezpečnost a plynulost veřejné služby v přepravě cestujících sjednané touto smlouvou, zejména pokud jde o zajištění průjezdnosti a sjízdnosti jím spravovaných komunikací, odčerpání a parkování vozidel dopravce, zřizování a udržování čekáren v zastávkách ve vlastnictví a v územním obvodu obce (objednatel).

Čl. 10. Závěrečné ustanovení

- 10.1. Změny a doplňky této smlouvy lze provádět formou písemných dodatků, které musí být podepsány oprávněnými zástupci obou smluvních stran.
- 10.2. Nedílnou součástí smlouvy jsou tyto přílohy:
 - příloha č. 1: Sjednaný rozsah a specifikace závazku veřejné služby v přepravě cestujících – sjednaná dopravní obslužnost
 - příloha č. 2: Výchozí finanční model k poskytnutí kompenzace za sjednané období a rozsah dopravní obslužnosti
 - příloha č. 3: Smluvní přepravní podmínky a Tarif jízdného dopravce platný pro sjednanou dopravní obslužnost (samostatná příloha předaná objednateli při podpisu této smlouvy)
- 10.3. Tato smlouva nabývá platnosti dnem podpisu obou smluvních stran a účinnosti dnem 01.01.2013. Je vyhotovena ve dvouklím provedení s platností originálu, přičemž každá ze smluvních stran obdrží po jednom z nich.
- 10.4. Obě smluvní strany výslovně prohlašují, že tato smlouva je projevem jejich pravé a svobodné vůle, že byla učiněna určité, vážné a srozumitelné, nikoliv v tísní, za neúměrně nevýhodných podmínek. Obě smluvní strany se dle jejího obsahu vázány a jsou oprávněny tuto smlouvu podepsat. Na důkaz toho, stvrzují tuto smlouvu svými podpisy.

V Českých Budějovicích dne 12. 12. 2012

Za objednatele:

Za dopravce:

Dopravní podnik město
České Budějovice, o.s.

Ing. Jaroslav Durá,
ředitel a předseda představenstva a.s.

Ing. Tomáš Ptáček,
starosta obce

CSDEC PLANA
Platan 50
Česká Budějovice
370 00
IČ: 005 81 552

Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících na rok 2013
pro obec Planá

Příloha č. 1: Sjednaný rozsah a specifikace závazku veřejné služby v přepravě cestujících – sledovaná dopravní obslužnost

Linka č.: 325 019
Název linky: Nádraží - Homole

- délka trasy:
 - délka měření provedeného měřidlem délek vozovek MDV-90:

Planá čísl 2,8 km
Planá, Náves - střed čísl 0,93 km

- trasa autobusového spoje:

- zast. Autocamping – zast. Planá, Letiště – zast. Planá, Náves – zast. Planá
- zast. Planá – zast. Planá, Náves – zast. Planá, Letiště – zast. Autocamping

- počet spojů podle typu provozu za 1 den:

Planá
– v pracovních dnech – normál provoz22 spojů
číslo spojů:
35,39,49,53,67,71,77,81,85,91,99
8,20,22,26,34,50,58,62,68,72,74
– v pracovních dnech – prázdninový provoz22 spojů
číslo spojů:
33,37,47,51,65,69,75,79,83,89,99
8,20,22,26,34,50,58,62,68,72,74
– sobota, neděle a svátky20 spojů
číslo spojů:
5,19,27,31,41,55,73,87,95,101
6,18,28,32,38,46,58,64,70,76

Planá, Náves - střed

- v pracovních dnech – normál provoz10 spojů
číslo spojů:
35,39,49,53,67,71,77,81,85,91

- časová poloha spojů:
dle jízdního řádu, který je nedílnou součástí této přílohy

- celkový dopravní výkon - výpočet km za sjednané období od 01.01.2013 do 31.12.2013:

délka spoje v km	pracovní den – normál provoz		pracovní den – prázdninový provoz		sobota, neděle a svátky		Celkem km za rok 2013
	počet dnů	km	počet dnů	km	počet dnů	km	
0,93	193	1 794,90	59	0,00	113	0,00	1 794,90
2,8	193	11 688,80	59	3 634,40	113	6 328,00	21 851,20
		13 683,70		3 634,40		6 328,00	23 646,10

12.12.2012

V Českých Budějovicích dne

Za objednatele:

Ing. Tomáš Pinter,
starosta obce

CEDEC PLANÁ
Prvního
370 01 Česká Budějovice
IČ: 005 81 852

Za dopravce:

Dopravní podnik
České vlaky, s.p.
Ing. Jaroslav Duriš,
ředitel a předseda představenstva a.s.

Evolution (Obec aneb): A - 2194/2012

Smlouva o veřejných službách v přepravní cestující na rok 2013
pro obec Planá

Příloha č. 2: Výhled finančního modelu k poskytnutí kompenzace za sčítání sídelní a
včetně dopravního obvodu

Linka č.: 339-019
Měnové řádky: Nádraží - Horná

dle vyř. č. 288/2010 Sb., o postupu při sestavení finančního modelu a určení
májinání výše kompenzace, v platném znění

Výhled finančního modelu	Název	Předpokládané hodnoty (v Kč)	
		období 1	období 2
Výhled finančního modelu	1. Příspěvek na dopravu	255 340	12,18
	2. Příspěvek na dopravu	117 254	4,68
	3. Příspěvek na dopravu	185 038	7,07
	4. Příspěvek na dopravu	173 081	7,32
	5. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	6. Příspěvek na dopravu	352 801	13,23
	7. Příspěvek na dopravu	108 798	4,44
	8. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	9. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	10. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	11. Příspěvek na dopravu	3 647	0,15
	12. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	13. Příspěvek na dopravu	18 841	0,46
	14. Příspěvek na dopravu	27 182	1,10
	15. Příspěvek na dopravu	3 047	0,12
	16. Příspěvek na dopravu	150 804	6,31
Výhled finančního modelu	17. Příspěvek na dopravu	1 340 361	56,80
	18. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	19. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	20. Příspěvek na dopravu	4 728	0,20
	21. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	22. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	23. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	24. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	25. Příspěvek na dopravu	0	0,00
	26. Příspěvek na dopravu	0	0,00
Výhled finančního modelu		12 12 310	

V Českých Budějovicích dne 12. 12. 2010

Za dopravce:

Ing. Tomáš Penner,
obec Planá

Ing. Jaroslav Dvůr,
hejtman a předseda představenstva a.s.

Zdroj Obec Planá

Příloha 3: Historický vývoj městské hromadné dopravy

Olomouc

První provoz autobusové dopravy byl zahájen v roce 1927 na třech linkách v katastrálním území města Olomouce. Na každé lince byl nasazen jeden autobus, čtvrtý sloužil jako záložní. Postupně byla autodoprava rozšiřována a do roku 1930 byly uspokojeny všechny potřebné směry. Původně byly linky značeny písmeny A až K, v roce 1952 došlo ke změně značení linek a písmena byla nahrazena čísly 11 až 18. Během šedesátých let 20. století se měnil způsob odbavování cestujících, kdy docházelo k postupnému odbourávání provozu průvodčími, a byl zaveden samoobslužný provoz. Mince v ceně jízdného vhazovali cestující do pokladny u řidiče. V roce 1953 vznikl Dopravní podnik města Olomouce v nynější podobě. Autobusový provoz dosáhl svého maxima v roce 1989, kdy vozový park čítal celkem 95 vozidel. V dalších letech začal sílit vliv individuálního motorizmu, což se projevilo v postupném snižování počtu vlastněných i nasazovaných autobusů. V roce 1993 byla zavedena autobusová linka sloužící imobilním cestujícím odkázaným na invalidní vozík. Od roku 1994 je umožněno cestujícím přestupovat na jednu jízdenku mezi autobusy a tramvajemi. Téhož roku byly do vozidel nainstalovány elektronické označovače jízdenek. DPMO se stal prvním provozovatelem městské hromadné dopravy na Moravě, který nabídl cestujícím přestupný tarif. V roce 1998 byl zastupitelstvem města Olomouce přijat nový územní plán, který potvrdil tramvajovou dopravu jako páteřní a počítá s rozšířením její kapacity. Autobusové dopravě zůstává role doplňková, neméně významná.⁷⁰

Již roku 1899 byl ve městě Olomouci zahájen pravidelný provoz tramvajové dráhy s devíti motorovými a čtyřmi vlečnými vozy. Nejvyšší provozní rychlost vozidel byla nařízena na 18 km/hod. V roce 1900 bylo přepraveno 1 123 772 osob při počtu 21 707 obyvatel města. K prvnímu rozšíření dráhy došlo v roce 1914 a o 20 let později dosahovala celková provozní délka sítě 7,432 km. Vrcholného výkonu bylo dosaženo v roce 2008 přepravením více než 28,5 milionů osob.⁷¹

České Budějovice

Počátky městské hromadné dopravy v Českých Budějovicích se datují k roku 1909, kdy byl ve městě zahájen pravidelný provoz první linky tramvajové dráhy, která vedla 3 km. Linka byla označena písmenem P, protože vedla Pražským náměstím. O rok později se začalo

⁷⁰ DPMO, a. s. *Historie autobusové dopravy*[online]. 2013[cit. 2013-02-02]. Dostupné z: http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_bus

⁷¹ DPMO, a. s. *Historie tramvajové dopravy*[online]. 2013[cit. 2013-02-02]. Dostupné z: http://www.dpmo.cz/default.asp?str=zajimavosti_tram

jezdit na trati L. Téhož roku se v Českých Budějovicích cestující poprvé svezli také trolejbusem. Tehdejší trolejbusy byly značně nespolehlivé a po pěti letech, na počátku 1. světové války byl jejich provoz ve městě zastaven. Na sklonku 2. světové války se stav tratí výrazně zhoršil a investice do jejich náročné opravy a současné výstavby nových tratí, které by zajistily kvalitní dopravu do dalších částí města, byly z ekonomického hlediska nepřijatelné. Z těchto důvodů byl provoz tramvajové dopravy v roce 1950 ukončen. Ale ještě před tím, než tramvaje natrvalo vymizely z ulic, začala se ve městě budovat trolejová síť a v roce 1948 byl provoz trolejbusů obnoven. Trolejbusová doprava byla v následujících 20 letech páteří budějovické městské hromadné dopravy. Roku 1971 byl provoz trolejbusů přerušen a nahrazen autobusovou dopravou. K obnově převážné většiny tratí došlo až po roce 1991.

První autobusová linka byla zavedena v roce 1951. Zpočátku autobusy zajišťovaly dopravu jen na několika nepříliš frekventovaných linkách. Postupně však přebíraly úkoly trolejbusů, a tak v roce 1972 v Českých Budějovicích jezdilo už 11 linek o celkové délce 87 km. Na sklonku roku 1988 dosáhla síť autobusových linek téměř 200 km.

Počínaje rokem 2000 byl zaveden ve vozech nový odbavovací a informační systém, vozidla byla vybavena palubními počítači a označovači jízdenek a jako první v ČR byl uveden do provozu kompletní informační systém pro nevidomé občany.⁷²

Liberec

Historie tramvajové dopravy ve Statutárním městě Liberec se datuje od roku 1897, kdy byl slavnostně zahájen provoz Společností liberecké pouliční dráhy v úseku Nádražní – městský lesík. Počáteční nadšení novým dopravním prostředkem vyvolalo řadu plánů na zřízení dalších tratí a do roka se pravidelně jezdilo na druhé trati z náměstí Dr. E. Beneše do Rochlice. Do roku 1912 byly zprovozněny další čtyři linky. V roce 1918 počet přepravených osob mnohonásobně překročil počty z minulých let a vozový park se ocitl na hranici svých možností. Z důvodu nedostatku elektrické energie a pojízdných vozů, docházelo k častému omezování provozu. V dalších letech se vozový park a počet tratí rozrůstal. V roce 1947 byly zahájeny přípravné práce na výstavbě meziměstské trati Liberec - Jablonec nad Nisou. O rok později došlo ke spojení dopravních podniků měst Liberce a Jablonce nad Nisou v jeden dopravní podnik. V roce 1970 převzal celou trať z Liberce do Jablonce do správy Dopravní podnik Liberec. K tomuto datu zrušil Dopravní podnik

⁷² DPMČB. *Historie MHD*. [online]. 2013[cit. 2013-02-02]. Dostupné z: <http://www.dpmb.cz/o-spolecnosti/historie/>

Jablonec nad Nisou úplně tramvajovou dopravu. Mechanické odbavování cestujících bylo zavedeno v roce 1970, s výjimkou linky č. 11, kde byli průvodčí až do roku 1987. Přelom 80. a 90. let byl poznamenán velmi špatným technickým stavem městské tramvajové trati. Město Liberec přistoupilo k rozsáhlé a náročné rekonstrukci a současně modernizovalo vozový park.⁷³

Ve dvacátých letech se v libereckých ulicích poprvé objevily i městské autobusy. První linka od radnice do Ruprechtic vyjela dne 1. 10. 1927 a o dva roky později byl zahájen provoz i do Pavlovic a do Stráže nad Nisou. Později docházelo k dalším změnám, až nakonec v roce 1933 rozhodla městská rada poslední existující linku předat soukromé společnosti. Autobusová doprava v režii města byla opět zahájena až v roce 1939 po připojení předměstských obcí a v omezeném rozsahu vydržela až téměř do konce války. Po skončení války se podařilo znovu zahájit provoz autobusů už v červenci 1945 a jejich síť byla stále rozšiřována. V roce 1948 byla převzata autobusová linka do Jablonce, později nahrazená budovanou tramvajovou tratí. Od šedesátých let přebíraly autobusy i přepravu na úsecích, kde byla tramvajová doprava zrušena či které byly právě v rekonstrukci. Centrální stanoviště linek městských autobusů bylo tradičně ve Fügnerově ulici a po rekonstrukci zdejšího prostoru se sem vrátilo, ovšem již k nově vybudovanému terminálu.⁷⁴

Zlín

Městská doprava ve městě Zlíně byla vždy silně vázána na železniční trať Zlín-Otrokovice-Vizovice. Na rozdíl od jiných statutárních měst první dopravu ve Zlíně nezajišťovaly tramvaje, ale autobusy svázející dělníky do Baťových závodů a to v roce 1928. Později vznikly i další linky a v roce 1943 převzala veškerou autobusovou dopravu ve Zlíně správa Otrokovicko-Zlínsko-Vizovické dráhy.

Koncese pro provozování trolejbusové dopravy byla městu Zlínu udělena v roce 1943 a o rok později byl Zlínskou dopravní a. s. zahájen pravidelný provoz na 4 linkách. Postupně docházelo k dynamickému rozvoji trolejbusového provozu, linky byly prodlužovány a rozšiřovány. Ovšem v roce 1963 vyšla směrnice Ministerstva dopravy o minimalizaci druhů dopravy ve městech. Tento dokument zasadil ránu trolejbusové dopravě, která mohla být provozována jen do jejího dožití. Ropná krize a stoupající nároky na zachování životního prostředí v druhé polovině sedmdesátých let postupně změnil názor na trolejbus. Byla

⁷³ DPMLJ, a. s. *Historie tramvajové dopravy*[online]. 2013[cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie/tramvaje-v-liberci/>

⁷⁴ DPMLJ, a. s. *Historie autobusové dopravy*[online]. 2013[cit. 2013-02-08]. Dostupné z: <http://www.dpmlj.cz/historie/autobusy-v-liberci-a-jablonci-nad-nisou/>

zpracována koncepce dalšího rozvoje trolejbusové dopravy. Trolejbusy se staly neodmyslitelnou součástí života ve městě. Významným datem v historii zlínské MHD se stal 1. leden 1983, kdy u příležitosti zprovoznění trolejbusové trati do Příluk došlo k reorganizaci linkového vedení a ke změně označení linek z písemného na číselné. Postupně se linky rozšiřovaly do ostatních městských čtvrtí a posledním prodloužením trolejbusových tratí ve Zlíně byla dostavba krátkého úseku na Kocandu, který je v provozu od roku 2000. Trolejbusy dnes zajišťují velkou většinu výkonu zlínské městské dopravy.⁷⁵

Havířov

Havířov byl jako obec založen roku 1955, celé město je vlastně sídlištěm vzniklým výlučně k obytným účelům jako řešení bytových otázek k potřebám průmyslového potenciálu důlních závodů OKR. V prvních letech se prakticky nerozlišovala doprava místní a meziměstská, kterou téměř výlučně zajišťovaly meziměstské autobusové spoje. Až teprve v roce 1959 byla zahájena pravidelná MHD, díky níž se zlepšilo spojení uvnitř města. Postupně jak se město zvětšovalo, vznikaly první linky MHD spojující nejprve střed města a Šumbark s nádražím ČSD. Po počáteční nedůvěře (první spoje jezdily většinou nevytížené, lidé raději chodili pěšky) si MHD brzy získala uznání obyvatel. V roce 1959 byly v provozu 3 autobusy, v roce 1961 již 8 autobusů. V roce 1963 byla zavedena třetí linka. Do roku 1964 obsluhovali v autobusech průvodčí, poté byly zavedeny označovací jízdenky z předprodeje. Podle dopravního průzkumu bylo v říjnu 1979 přepraveno kolem 40 tis. osob. Po roce 1980 měla havířovská MHD síť 8 linek s celkovou délkou 62 km a denním objemem přepravy 18 tis. osob. Městská autobusová doprava postupně rozšířila spojení do přilehlých příměstských obcí Albrechtic, Petřvaldu, Horní Suché, Těrlicka, Dolní Datyně a Šenova. V roce 1991 vyjely na linky MHD první autobusy s pohonem na stlačený zemní plyn. V roce 1999 jezdilo Havířovem celkem 28 autobusů s plynovým pohonem, což představovalo více jak 50% podíl všech vozidel. V témže roce byly zrušeny označovače jízdenek a zavedeny čipové karty.⁷⁶

O výstavbě tramvajových či trolejbusových tratí v Havířově se několikrát uvažovalo, ale k její realizaci nikdy nedošlo.

Pardubice

⁷⁵ DSZO, s. r. o. *Společnost DSZO, s. r. o - historie* [online]. 2013[cit. 2013-02-09]. Dostupné z: <http://www.dszo.cz/?section=spolecnost&file=historie>

⁷⁶ PROKOP, Radim. *Město Havířov 1955-2005* str. 115

MHD v Pardubicích byla dlouhá léta zajišťována především železnicí. Na rozdíl od jiných měst se dlouho nedařilo vybudovat tramvajovou ani trolejbusovou trať. Až do padesátých let fungovala slabá autobusová doprava. V roce 1952 vznikla první trolejbusová linka a trolejbusy převzaly velkou část dopravní zátěže. V průběhu 60. let 20. století

se postupně zaváděl provoz na nových autobusových i trolejbusových linkách, současně se objevily první linky bez průvodčího. V polovině 80. let kritický stav trolejového vedení zapříčinil, že trolejbusy stály i několikrát do týdne díky prasklým měděným drátům. Velký výbuch v Semtíně v roce 1984 poškodil jeden trolejbus u Rybitví, což však přispělo k získání financí pro stavbu měnárny a nákup vozidel. V téže roce jezdilo v Pardubicích již 47 trolejbusů. V roce 1995 magistrát města rozhodl o postupném rušení trolejbusové dopravy, tomuto kroku nakonec nedorazí, naopak vznikají nové linky a obnovuje se vozový park.⁷⁷

Ústí nad Labem

Obdobně jako v jiných českých a moravských městech vznikla i v Ústí nad Labem tramvajová síť na přelomu 19. a 20. století. V tomto případě sice nebylo nutné spojit město s nádražím, ale rychle se rozvíjející aglomerace si vznik městské dopravy i zde vyžadovala. Provoz ústeckých tramvají byl zahájen 1. července 1899. První úsek vedl z Předlic, centrem do Krásného Března. Současně byla zprovozněna trať vedoucí od divadla do Bukova. Postupně byly na tramvajovou síť napojeny lokality Trmice, Neštětice, Vaňov a Varvažov. Tramvaje byly oporou veřejné dopravy až do roku 1970, kdy byla uzavřena poslední trať a nastala doba autobusová.

I když některé vnitroměstské linky byly bez koncese provozovány různými dopravci již dříve, vznikla autobusová doprava v Ústí v roce 1929. Tehdy byl zahájen pravidelný provoz na lince vedoucí od hlavní pošty na Novosedlické náměstí. Další linky rychle přibývaly a některé z nich vedly daleko za hranice města, dokonce až na saské hranice s návazností na autobusy do Drážďan. Některé linky později zanikly, jiné byly částečně nahrazeny tramvajovou tratí. Po vypuknutí 2. světové války vedla hospodářská omezení k postupnému útlumu autobusové dopravy, takže po osvobození měla městská doprava k dispozici jen několik málo autobusů v pochybném stavu. Už v červenci 1945 byly obnoveny dvě linky, ale k dalšímu rozvoji autobusové dopravy v Ústí nastal až po zrušení tramvajových tratí. Vrcholem autobusové dopravy v rámci MHD v Ústí nad Labem byl rok 1980, kdy počet linek činil 30. V té době se město rozhodlo, že autobusová doprava nestačí kapacitně a začaly

⁷⁷ DPMP a. s. *Historie DPMP* [online]. 2013[cit. 2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.dpmp.cz/historie-dpmp/>

se budovat trolejbusové sítě. Na jaře 1988 byl zahájen provoz trolejbusů a v dalších letech následovala výstavba nových tratí.⁷⁸

Hradec Králové

Počátky hradecké MHD sahají do roku 1928, kdy byla založena společnost Autodráhy města Hradce Králové, která započala ve stejném roce městskou autobusovou dopravu. O 21 let později, v roce 1949 byl zahájen provoz první trolejbusové linky, ta vedla od nádraží ke Koruně, přes Ulrichovo náměstí až do Nového Hradce Králové. Dopravu zajišťoval Sdružený komunální podnik, kam byly začleněny původní Autodráhy. Ještě téhož roku byla uvedena do provozu další trolejová trať vedoucí za Pražským mostem na Slezské Předměstí. Postupně vznikaly a současně byly i rušeny další tratě. Koncem šedesátých let byl trolejbusový provoz určen ke zrušení a štěstím bylo, že ekonomická životnost vozů a zařízení ještě zdaleka nevypršela. Tak se stalo, že od likvidace královéhradeckých trolejbusů upustilo. V devadesátých letech, v souvislosti s rekonstrukcemi hradeckých mostů, se započalo s výstavbou nových tratí. V roce 1994 byl zahájen v ČR zcela ojedinělý způsob provozu trolejbusů mimo trolejbusovou síť. Na spoje pokračující na nový úsek byly nasazovány trolejbusy upravené pro jízdu s přívěsným vozíkem osazeným dieselovým agregátem, což umožňuje jízdu bez trolejového vedení.⁷⁹

⁷⁸ DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Str. 258-262

⁷⁹ DUŠEK, Pavel. *Encyklopedie městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. Str. 76-77

Příloha 4: Aktuální tarify jízdného městské hromadné dopravy v jednotlivých městech

V **Českých Budějovicích** stojí nejlevnější jízdenka 13 Kč, ta platí 20 minut. Hodinová jízdenka stojí 16 Kč a denní 50 Kč. Týdenní jízdenku pořídíme za 115 Kč. Jízdenky lze koupit ve 34 předprodejních kancelářích a 39 prodejních automatech, u řidiče se prodávají pouze třicetiminutové jízdenky, a to s přírážkou, za 25 Kč. Platí zde i třicetiminutové SMS jízdenky, jejíž cena je 25 Kč, u jednodenní 70 Kč. K podpatním jízdenkám je potřeba zakoupit průkazku za 25 Kč, popřípadě elektronický čip za 30 Kč. Časové předplatné jízdenky jsou týdenní (115 Kč), měsíční (380 Kč), čtvrtletní (1 020 Kč), půlroční (1 900 Kč) a roční (3 630 Kč). Všechny jízdenky jsou přestupní. Území obsluhované MHD je rozděleno do dvou tarifních zón. Tarif je platný s účinností od 1. 4. 2012. V Jihočeském kraji zatím neexistuje jednotný IDS, existuje pouze více lokálních IDS.

Pardubice jsou součástí Východočeského dopravního integrovaného systému (VYDIS), který zahrnuje některé dopravce působící na území Pardubického a Královéhradeckého kraje. Do systému je zahrnuta MHD v Pardubicích a Hradce Králové. Zároveň město spadá pod Integrovanou regionální dopravu (IREDO). Samotné Pardubice tvoří jednu zónu, druhou zónou jsou okolní obce. V Pardubicích je jednotné jízdné, jízdenky pro jednotlivou jízdu se prodávají v předprodejích, nalezneme je na třech místech v Pardubicích, a v 35 jízdenkových automatech. Základní papírová jízdenka stojí 15 Kč. Lze i využít doplňkového prodeje u řidiče, v tomto případě stojí jízdné 20 Kč. Časové předplatní jízdenky se vydávají týdenní (145 Kč), čtrnáctidenní (270 Kč), měsíční (435 Kč), čtvrtletní (1 170 Kč), půlroční (1 535) a roční (3 990 Kč). Všechny se vydávají na elektronické karty – Pardubická karta. Pardubická karta slouží jako nosič předplatních jízdenek i jako elektronická peněženka. Přenosné karty nejsou personalizovány, poplatek za jejich pořízení je 170 Kč. U nepřenositelných karet, které jsou personalizovány, je poplatek stanoven na 130 Kč. Cestovat na kartu je výhodné, cena základního jízdného činí 12,50 Kč, Pardubickou kartu lze využít rovněž k tzv. úsekovému jízdnému, které stojí 6,50 Kč, za 1 až 3 zastávkové úseky. Od 1. 3. 2013 je možné v Pardubicích platit i pomocí SMS. Ceny jsou platné od 1. 4. 2012.

V **Olomouci** byl koncem 90. let 20. století zaveden Integrovaný dopravní systém Olomoucka (IDOS). V roce 2004, na základě rozhodnutí Rady města Olomouce, byl IDOS začleněn do Integrovaného systému Olomouckého kraje (IDSOK). V celém kraji se cestuje na jednu jízdenku. Město Olomouc je v tomto systému zahrnuto jako zóna 71. Pro všechny spoje, které začínají, končí či projíždějí městem, je stanoven zvláštní tarif. Vlastní tarif má i samotná MHD. Na jednotlivou jízdu platí základní přestupná jízdenka za 14 Kč, platí 40 minut v pracovní dny a 60 minut v ostatních dnech. Další typy jízdenek jsou denní (46 Kč),

týdenní (126 Kč), měsíční (350 Kč) a čtvrtletní (900 Kč). Jízdenky v doplňkovém prodeji je možné zakoupit s přírážkou 6 Kč. Průkazy pro předplatní jízdenky jsou pouze papírové, přičemž studenti mohou využívat studentský průkaz ISIC. Od 1. 9. 2012 je možno zakoupit SMS jízdenku, jejíž cena je 18 Kč a platí v pracovní dny 50 minut, v ostatní dny 70 minut. Síť IDOS je rozdělena na tři pásma. Ceník jízdného MHD je platný od 1. 1. 2013.

V **Havířově** platí jednotné jízdné a lze je platit buď hotově řidiči (12 Kč) nebo čipovou kartou. Cestování na čipovou kartu je levnější, přestupná jízdenka stojí 9 Kč, a pokud délka jízdy nepřekročí 45 minut, stojí 4,50 Kč. Typy časových jízdenek jsou týdenní (75 Kč), měsíční (250 Kč) a čtvrtletní (680 Kč). Od 8. 3. 2009 jsou všechny linky MHD v Havířově zapojeny do integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje ODIS, pro město platí tarifní zóna 40 a dlouhodobé časové jízdenky. Mimoměstské úseky linek prozatím integrované nejsou. Integrace spočívá pouze v uznávání dlouhodobých časových jízdenek ODIS v podobě bezkontaktní čipové karty ČSAD Havířov a. s. a papírových celosíťových jízdenek ODIS. Tarifní podmínky jsou platné od 1. 1. 2012.

Ve **Zlíně** jízdenky pro jednotlivou jízdu jsou v prodeji buď nepřestupní s platností 20 minut (12 Kč), nebo přestupní s platností 50 minut (18 Kč). V předprodeji lze zakoupit oba typy jízdenek, a to i pro dvě a pro čtyři použití. U řidiče se prodávají pouze nepřestupní jízdenky pro jednu jízdu (20 Kč). Předplatní jízdenky v rámci Zlína stojí měsíčně 380 Kč, čtvrtletně 990 Kč a půlroční 1 630 Kč. Ceny jsou platné od 1. 1. 2012. DSZO společně s Českými drahami provozuje integrovaný systém ZID, jež spojuje celou aglomeraci Zlína. Systém ZID má tarifní pásma označena písmeny A-E. Zóny A a B pokrývají samotné město a Lešnou, do dalších zón patří např. města Otrokovice nebo Vizovice. Zlínský kraj nemá žádný celokrajný integrovaný systém.

U jízdenek pro jednotlivou jízdu v **Liberci** je tarif časový, nejlevnější jízdenka v prodeji je jízdenka základní přestupní za 20 Kč s platností 40 minut, o víkendech a svátcích se doba prodlužuje na 60 minut. Pokud je jízdenka zakoupena prostřednictvím elektronické peněženky Opuscard, stojí 18 Kč. Šedesátiminutovou SMS jízdenku pořídíme za 25 Kč. U řidiče pořízená jízdenka s dobou platnosti 40 minut stojí 24 Kč, na 75 minut 42 Kč. Nepřenosné jízdenky lze zakoupit pouze s Opuscard. Existují tři druhy – standard, abonent a abonent plus. Standard týdenní (175 Kč), měsíční (550 Kč), čtvrtletní (1450 Kč). Tarif je platný od 1. 1. 2013. Karta Opuscard má široké využití, mimo jízdenky je možné ji použít k nákupu vstupenek na kulturní akce a slevy na vstupném a v neposlední řadě ji lze využívat jako průkazku do knihovny. Liberec je součástí krajského integrovaného systému IDOL, ve kterém jsou zapojeny všechny příměstské autobusové spoje a většina spojů Českých drah.

Území města **Ústí nad Labem** je rozděleno do 5 tarifních zón, od nichž se následně odvozuje i cena jízdenky. Tarif je časový. V předprodeji se prodávají jízdenky pro jednotlivou jízdu s platností 20 minut (16 Kč), 45 minut (18 Kč) a 75 minut (23 Kč). Jízdenky jsou přestupní. U řidiče lze zakoupit jízdenku za 23 Kč na 75 minut. Denní jízdenka pro 4 zóny stojí 80 Kč. Časově omezenou jízdenku na 60 minut lze zakoupit formou SMS za 18 Kč. Časové předplatné jízdenky nepřenosné existují týdenní (195 Kč), 15 denní (310 Kč), měsíční (535 Kč), čtvrtletní (1 395 Kč), pololetní (2 570 Kč) a roční (4 845 Kč). Lze využít i integrované síťové jízdenky REGIONet Labe-Elbe. Jedná se o jednodenní jízdenku platnou v Ústeckém kraji a německém příhraničí a její cena je 200 (Kč).

Ve městě **Hradci Králové** platí stejně jako v sousedních Pardubicích oba místní IDS-VYDIS, který platí na území obou měst a přilehlých obcí, a IREDO, který je celokrajným systémem. V budoucnosti se počítá se sloučením obou těchto systémů. MHD v Hradci Králové má dvě tarifní pásma, jedno je samotné město, druhé okolní obsluhované obce. Základní jízdenka platí pro jízdu uvnitř I. nebo II. tarifního pásma (15 Kč). Je možné použít čipovou kartu Městskou kartu, v tomto případě bude cena 12 Kč. U řidiče lze zakoupit jízdenku pro obě pásma na jednu jízdu za 15 Kč. SMS jízdenka s platností na 45 minut přijde na 18 Kč, o víkendech, svátcích a nočních hodinách se platnost jízdenky prodlužuje na 60 minut. Časové jízdné je vydáváno výhradně k Městské kartě. Pro I. Tarifní pásmo platí týdenní jízdenka (160 Kč), 14 denní (240 Kč), měsíční (420 Kč), čtvrtletní (1 120 Kč), pololetní (2 100 Kč) a roční (3 460 Kč). Tarif je platný od 1. 9. 2011.

Souhrnný přehled výše uvedených tarifů jízdného v jednotlivých městech udává následující tabulka.

Tabulka č. 4.1 Tarify jízdného MHD zjišťované ke dni 1. 4. 2013 (v Kč)

Město	Základní jízdné		Prodej u řidiče		1-denní		7-denní		Měsíční		Čtvrtletní	
	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné
České Budějovice	16	7	25	10	50	20	115	43	380	142	1020	380
Pardubice	15	10	20	15	55	NE	145	65	435	200	1170	565
Olomouc	14	7	20	10	46	23	126	63	350	175	900	450
Havířov	12	6	12	6	NE	NE	75	NE	250	125	680	340
Zlín	18	9	20	NE	70	35	180	90	380	190	990	495
Liberec	20	10	24	12	80	40	175	85	550	275	1450	725
Ústí nad Labem	18	10	23	12	80	40	195	56	535	156	1395	423
Hradec Králové	15	9	15	NE	65	NE	160	80	420	210	1120	560

Vlastní zpracování, zdroj oficiální internetové stránky dopravních podniků

Příloha 5: Údaje vztahující se k textu, podklady k výpočtům

Tabulka 5.1 Stav obyvatel k 31. 12.

Město	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem	Průměr
České Budějovice	95 071	94 936	94 865	94 754	93 620	473 246	94 649
Pardubice	89 245	89 892	90 077	90 401	89 552	449 167	89 833
Olomouc	100 373	100 373	100 362	100 233	99 529	500 870	100 174
Havířov	84 033	83 558	82 896	82 022	78 503	411 012	82 202
Zlín ¹	96 611	96 341	94 232	93 938	94 116	475 238	95 048
Liberec ²	99 721	100 914	101 625	147 221	147 211	596 692	119 338
Ústí nad Labem	94 960	95 289	95 477	95 464	94 258	475 448	95 090
Hradec Králové	94 252	94 497	94 493	94 318	93 490	471 050	94 210

¹ K celkovému počtu obyvatel S. m. Zlína je přičten počet obyvatel města Otrokovice

² 2010 a 2011 k celkovému počtu obyvatel S. m. Liberce je přičten počet obyvatel města Jablonce/N.

Zdroj ČSÚ

Tabulka 5.2 Údaje o počtu a délce linek, k roku 2011

Město	Autobusy		Trolejbusy		Tramvaje	
	Počet linek	Délka linek (km)	Počet linek	Délka linek (km)	Počet linek	Délka linek (km)
České Budějovice	14	164,5	6	52,5	0	0
Pardubice	20	429,8	10	158	0	0
Olomouc	22	272	0	0	5	30
Havířov	23	239	0	0	0	0
Zlín**	13	127,5	13	107,9	0	0
Liberec*	64	584	0	0	4	35
Ústí nad Labem	23	373,3	11	113,7	0	0
Hradec Králové	36	278,3	5	36	0	0

* údaje platí pro Liberec a Jablonce

** údaje platí pro Zlín a Otrokovice

Zdroj VZ dopravních podniků a SDPČR

Tabulka 5.3 Hustota dopravní sítě MHD v roce 2011

Město	Délka linek MHD celkem (v km)	Katastrální výměra (v km ²)	Hustota dopravní sítě MHD (km/km ²)
České Budějovice	217,0	55,56	3,91
Pardubice	587,8	77,71	7,56
Olomouc	302,0	103,33	2,92
Havířov	239,0	32,08	7,45
Zlín ¹	235,4	122,44	1,92
Liberec ²	619,0	137,49	4,50
Ústí nad Labem	487,0	93,95	5,18
Hradec Králové	314,3	105,61	2,98

* údaje platí pro Liberec a Jablonce

** údaje platí pro Zlín a Otrokovice

Zdroj VZ dopravních podniků, ČSÚ

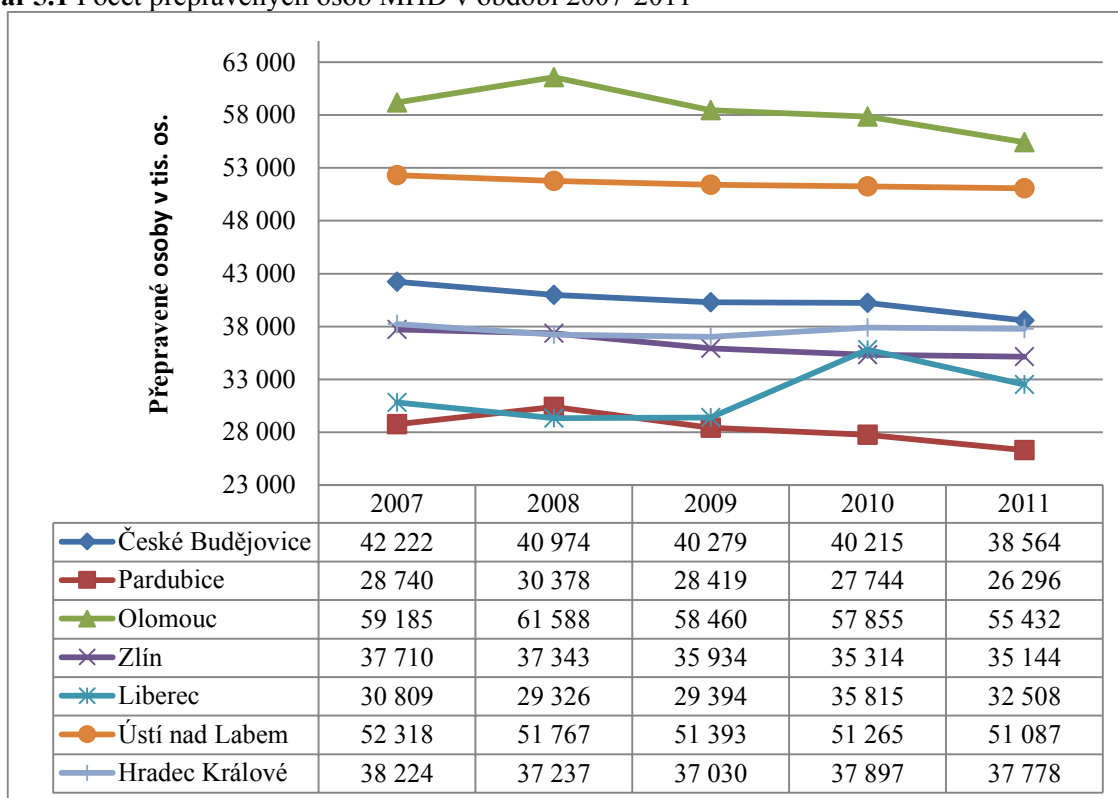
Tabulka 5.4 Celková kompenzace poskytnutá městem, krajským úřadem a přilehlými obcemi

Město	Celková výše prokazatelné ztráty/kompenzace poskytnuté městem, krajským úřadem a přilehlými obcemi v mil. Kč.						
	2007	2008	2009	2010	2011	Celkem	Průměr
České Budějovice	218	219	220	205	202	1 064	213
Pardubice	125	136	150	145	154	710	142
Olomouc	155	169	188	172	175	858	172
Haviřov	47	50	51	53	53	254	51
Zlín	89	93	112	108	112	514	103
Liberec	203	203	250	308	296	1 260	252
Ústí nad Labem	182	204	215	215	200	1 016	203
Hradec Králové	129	130	146	148	151	705	141

Haviřov- údaj pouze za město

Zdroj VZ dopravních podniků

Graf 5.1 Počet přepravených osob MHD v období 2007-2011



Zdroj VZ dopravních podniků, SDPČR

Tabulka 5.5 Tarify jízdného platné v roce 2012, v Kč

Město	Základní jízdné		Prodej u řidiče		1-denní		7-denní		Měsíční		Čtvrtletní	
	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné	občanské	zlevněné
České Budějovice	16	7	25	10	50	20	115	43	380	142	1020	380
Pardubice	15	10	20	15	55	NE	145	65	435	200	1170	565
Olomouc	14	7	20	10	46	23	126	63	350	175	900	450
Haviřov	12	6	12	6	NE	NE	75	NE	250	125	680	340
Zlín	18	9	20	NE	70	35	180	90	380	190	990	495
Liberec	20	10	24	12	80	40	175	85	550	275	1450	725
Ústí nad Labem	18	10	23	12	80	40	195	56	535	156	1395	423
Hradec Králové	15	9	15	NE	65	NE	160	80	420	210	1120	560

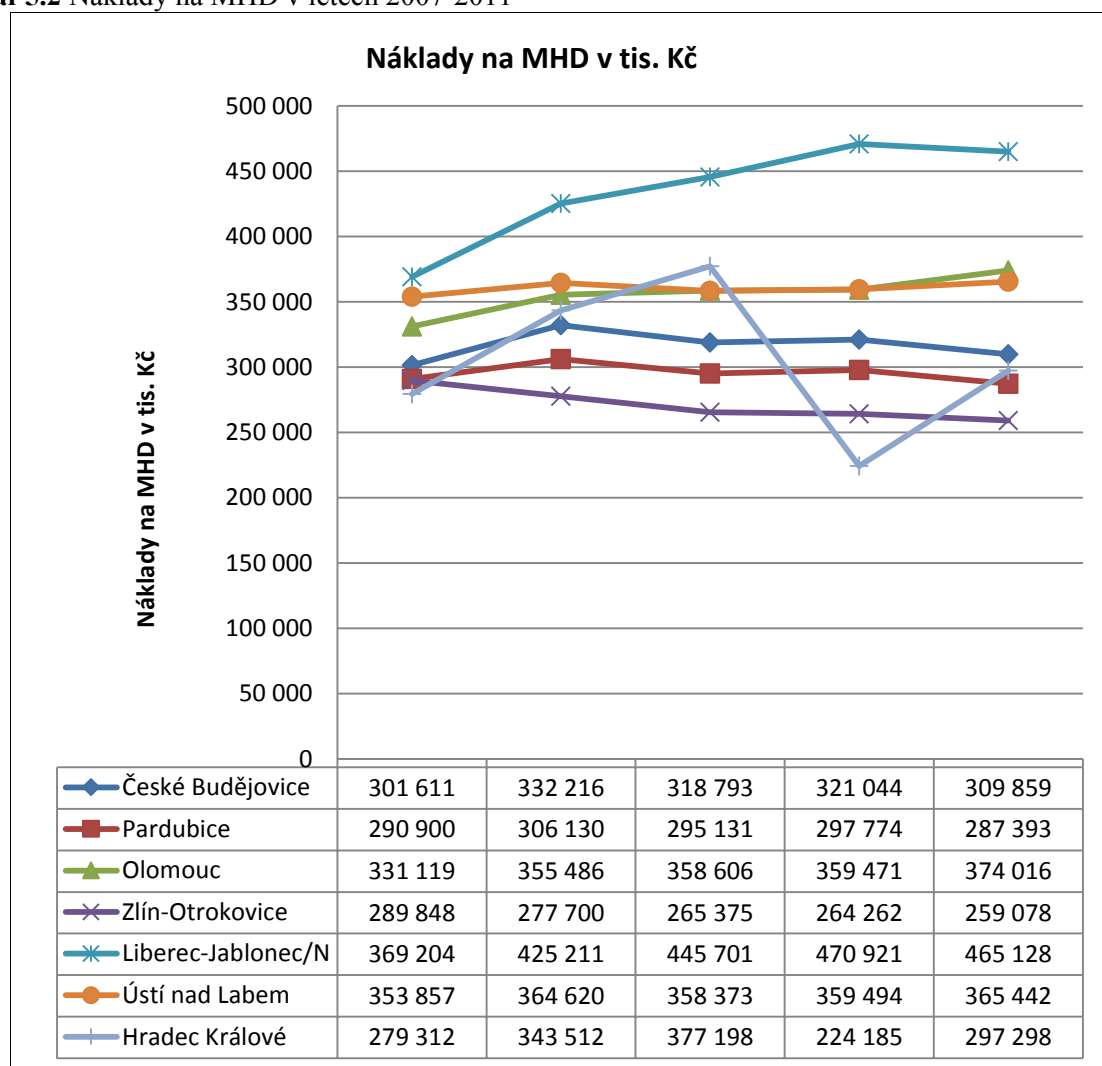
Zdroj Oficiální internetové stránky dopravních podniků

Tabulka 5.6 Vývoj cen jízdného v letech 2007-2011, v Kč

Město	2007			2008			2009			2010			2011		
	1denní	30denní	90denní	1denní	30denní	90denní	1denní	30denní	90denní	1denní	30denní	90denní	1denní	30denní	90denní
České Budějovice	40	269	725	40	365	980	40	365	980	40	365	980	40	365	980
Pardubice	55	350	950	55	350	950	80	400	1080	80	400	1080	55	420	1130
Olomouc	26	220	560	30	240	600	40	300	780	40	300	780	40	300	780
Zlín	40	290	730	40	290	730	40	290	730	40	290	730	40	290	730
Liberec	50	420	1100	70	500	1320	70	500	1320	70	500	1320	70	500	1320
Ústí nad Labem	60	380	980	65	410	1060	65	410	1060	65	410	1060	65	410	1060
Hradec Králové	50	320	870	65	370	990	65	370	990	60	370	1000	60	370	1000

Zdroj VZ SDPČR

Graf 5.2 Náklady na MHD v letech 2007-2011



Zdroj VZ dopravních podniků, kvalifikovaný odhad